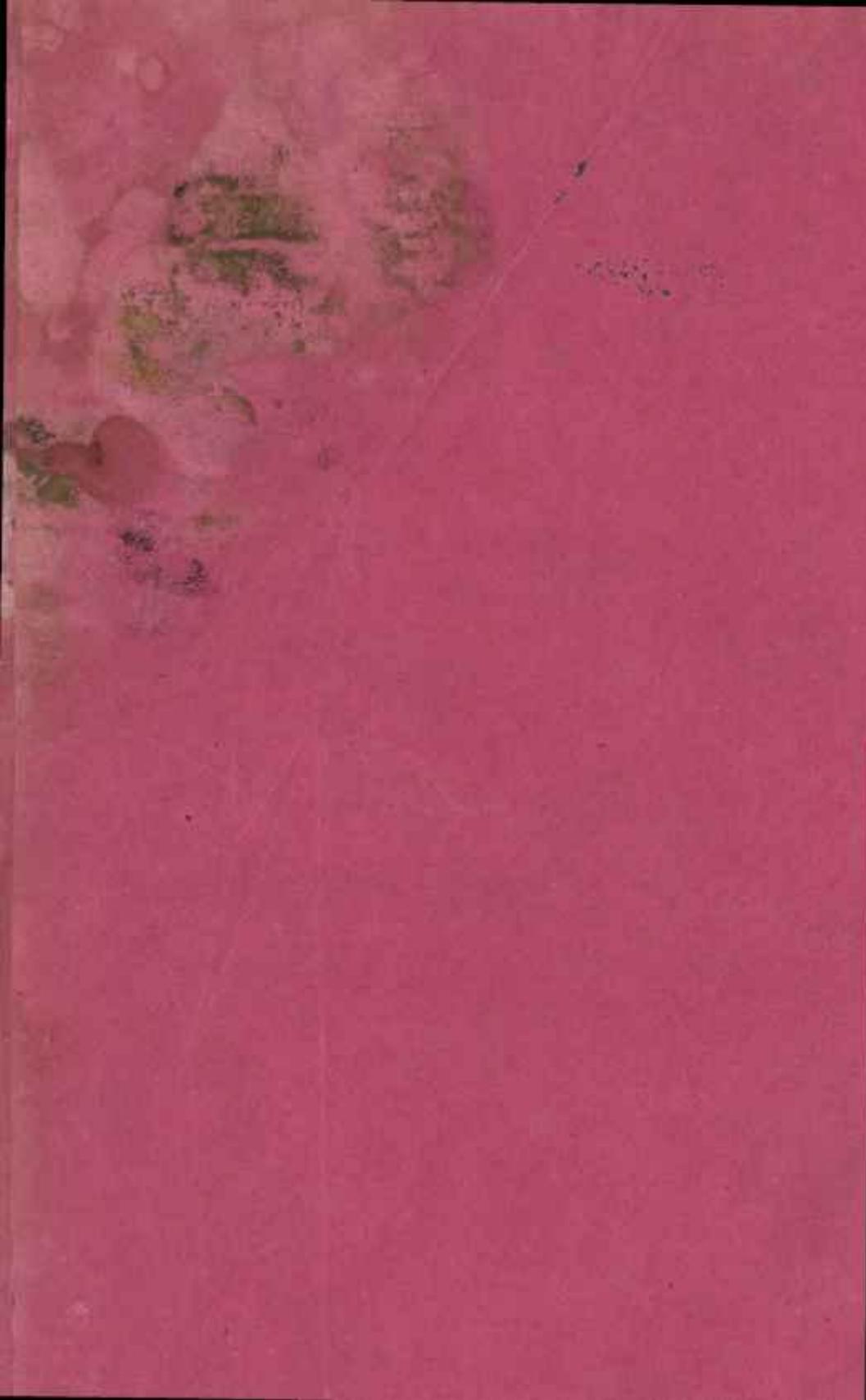




S XIX

8350





**EXCMO. SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO  
Y DEL DESPACHO DE HACIENDA.**

**D**ON Manuel Agustin Heredia, del comercio de esta plaza, director de las ferrerías de la Concepcion y Constancia, dueño de la fábrica de plomos brutos y elaborados en planchas, tubos y municiones en Adra, conocida bajo el nombre de fundicion de San Andrés, como propietario tambien de dos fábricas de jabon duro, sitas en esta ciudad, y de doce buques entre fragatas y bergantines que hacen la carrera de las Américas hasta el mar Pacífico, ante V. E. se atreve hoy á presentar algunas observaciones, fruto de su experiencia fabril y comercial. Anímale á ello un oficio de invitacion de esta intendencia de 8 de diciembre, y el haber visto en los periódicos, con no menos entusiasmo que gratitud, la exposicion de V. E. á la Regencia Provisional de 23 de noviembre anterior, sobre el interesantísimo objeto de que nuestros aranceles de importacion y exportacion se presenten á las Córtes en su próxima legislatura, bajo las reformas que exigen á la vez el progreso de la industria nacional, el fomento de la marina propia, la comodidad y proteccion del comercio, y aun el acrecentamiento de los ingresos en las arcas públicas. La Regencia, aprobando por su decreto del propio dia todo el pensamiento de V. E., ha hecho renacer esperanzas de ver desterrados de una vez de nuestras leyes de aduanas los inconvenientes de su vetustad, á la par que conciliadas las necesidades de la nueva posicion industrial en que se encuentra el pais, caminando ya á un gran desarrollo ulterior.

Pero antes de entrar en pormenores el que habla, séale permitido decir algo de sí propio para alejar la tacha de interés personal en la materia; posicion ingrata, pero forzo-

sa, cuando no se tiene la pretension de ser conocido de todos. Fabricante sin la necesidad de haberlo sido, y menos de continuar siéndolo, su objeto se ha cifrado en la prosperidad de este país. A ella ha contribuido, como se deduce de ocupar el mayor número de brazos que alimentaría jamás un particular en estas provincias; ahí está su premio, esta es toda su ambicion. Cuestion de amor propio ha hecho la de asociar su nombre á todos los adelantos que aqui ha recibido la industria; su voto es imparcial; resta que sea digno de una ojeada de los ilustrados sugetos que deben dar la última mano á los nuevos aranceles.

¿Y serán igualmente desinteresados los que han sugerido la opinion de que la España no puede ser fabricante, sorprendiendo con argumentos especiosos la buena fé de algunos de nuestros mejor informados patricios? Lícito es dudarlo. El que habla principiará por combatir aquella doctrina exótica, porque ella encierra en sí un germen de pobreza para el país. Perdida la ocasion presente de echar los cimientos de nuestra industria fabril, todo remedio llega tarde. Las generaciones futuras, ceñidas á cultivar la tierra [privilegiada es muy cierto], cubrirán de execracion nuestros sepulcros por haberlas reducido á tener que representar el papel de exportadores de pasas é higos como Smirna, de limones como la Sicilia, de aceites comunes como las islas Jónicas, Nápoles, Galipoli y Tunez; de trigos como Odessa, y de vinos ordinarios tambien, excepto el de Jerez, como el mediodia de la Francia y la Sicilia. ¿Y quién trocará la riqueza de aquellos países, exceptuando la Francia que es mucho mas que país agricultor, por la de las naciones dedicadas á la industria fabril?

Poderosa es la fuerza de la costumbre en las naciones como en los individuos, y asi no es de extrañar del todo que las que han considerado por siglos á la España como á un rico minero en el vasto hemisferio de Ultramar, y á las plazas de comercio de la Península como otras tantas factorías desde donde abastecian aquellos consumos y retiraban sus retornos, no se resignen en nuestros dias á vernos explotar los manantiales de pública prosperidad que nos restan casi intactos. Por nuestra parte, cambiada la posicion que ocupábamos [gracias á la ambicion que quiso enriquecerse en un dia matando la gallina de la fábula] á nadie echaremos en cara la veleidad y contradiccion de sus principios, pero tampoco concederemos el derecho de imponernos mañosamente lo que podremos llamar el *statu quo* de nuestra industria. Hartos ejemplos nos dá la historia extranjera para la mudanza de nuestros medios de asegurar la felicidad

del pais. Con efecto, vemos nosotros que la misma mano que obtuvo el asiento de negros á su favor por el art. 12 del tratado de Utrecht ha cambiado su papel por el tratado filantrópico de 23 de setiembre de 1817; en ello habrá estado su interés, y nosotros le respetaremos. Notamos al mismo tiempo que otros de los que nos miran como ocupando un pais esencialmente agricola privan en sus aduanas á nuestros algodones de Motril del beneficio de la importacion directa, considerando aquella procedencia como si no tuviese algodones propios, y solo fuese puerto de depósito; asi nos imponen un recargo de 50 por 100 de derechos, sin que por eso la misma mano deje de agenciar tal vez para que los artículos que le son extraños, pero que proceden de sus puertos de depósito, continúen admitiéndose por nuestras aduanas con el privilegio de la bandera. En esto hay mas que interés; hay una conocida injusticia. Pero como si el interés justo de todo gobierno por la felicidad de sus súbditos tuviese que ocultar la cara, han establecido dos códigos los extranjeros, el uno para regir su casa, otro para predicar en la agena. Ahí están sino sus leyes sobre cereales cuando la necesidad les obliga á importarlos, v. g., de Santander; y compárense con el sistema de aduanas que querrian encontrar en aquel mismo punto, como en otro cualquiera, cuando nos pagan con sus artefactos los trigos de Castilla.

Se repite hasta la saciedad que la España no puede ser fabricante. Lástima es que asi fallen sobre nuestro porvenir los mismos que confiesan paladinamente que no han visitado la Península, ó si acaso lo han hecho, ha sido desde las fondas ó posadas, publicando despues sus viajes, en los que nos regalan con todo lo que cabe de inexacto y hasta de ridículo. La España, Excmo. Sr., es, como sabe muy bien V. E., un pais extenso, y que como tal no está reducido á una sola aptitud en sus habitantes, á una sola predisposicion de su suelo. Industriosa en las provincias del Norte y de Levante, y perdiendo algo de estas cualidades á medida que se camina al mediodia, el pais presenta dos zonas, si se quiere, como sucede en los Estados-Unidos de América, y hasta en nuestra vecina Francia. Nadie ha pretendido confundir el industrial estado de Pensylvania y en él á la ciudad fabricante de Pittsburg, rival de la Birmingham del reino unido con el estado de la Louisiana, esencialmente agricola. Ni á nadie ha ocurrido cortar sus vuelos á la industrial Alsacia por ser hermana del antiguo Languedoc que figura principalmente por los productos de su suelo. ¿Y á quién es dado vaticinar lo que puede dar de

si un país privilegiado? A los dos años de reconocida por Inglaterra la independencia de los Estados-Unidos de América, esto es, al llegar en 1784 un buque americano á Liverpool con ocho balas de algodón en rama, fueron decomisadas porque en la opinion de aquella aduana no habia podido cosecharse dicha cantidad en el país, bajo cuya bandera se trataba de importar. ¿Ni á quien le era dado en España vaticinar á principios de 1820 la riqueza minera y fabril que le aguardaba por el decreto de las Cortes de 22 de junio de 1821 sobre la libre explotacion de nuestras minas? ¿Quién pudo prever que allí se echaban los cimientos de las fábricas «Fundicion de San Andrés de Adra y de las ferrierías de la Concepcion y Constanca que honran ya al país por lo mucho y bueno que en variadas formas elaboran respectivamente?

La nueva escuela económica habria condenado á los Estados-Unidos á cultivar sus plantíos de algodón, sin distraerse á manufacturarlo, les habria reducido á dejar el telar por el arado. Habria predicado que era disparate luchar con la preponderancia inglesa, que despues de los asombrosos descubrimientos en mecánica de Hargraves, Arkwright, Crompton, Cartwright y otros, habia llegado á presentar el fenómeno de comprar los algodones en el Indostan, conducirlos á una distancia de 5.000 leguas para transformarlos en tegidos de una admirable perfeccion, y volvérselos á vender á los mismos indios á pesar de la habilidad reconocida de estos, y de lo barato de su mano de obra; pero todo habria sido disertar en valde. Hombres positivos los americanos desde luego su decision fué la de sacar partido de las diferentes tendencias de los estados que componen su union, y adoptaron para ello sin vacilar un sistema de aduanas protector equivalente á las prohibiciones. Bajo sus auspicios contaban ya á principios de 1832 en el estado de Virginia y sus límites hacia el Norte, comprendidos en la misma latitud aproximadamente que ocupa España, nada menos que 795 fábricas de algodones de un valor representativo de 40.614,984 duros, manufacturando anualmente 26 millones de la misma moneda, y cuyos salarios se elevaban á 10.294,944 duros. Tamaña produccion se habia dejado antes conocer, pues en el primer año de que existen datos oficiales, que fue el de 1826, excedieron ya sus exportaciones de un millon de duros. Interin asi han pasado las cosas en los Estados del Norte, los del Sur esencialmente agrícolas han seguido un desarrollo proporcional bajo la garantía que les dá la constitucion vigente hace 51 años, de que no se exigirian jamás derechos de exporta-

cion, y hé aquí aplicados en un mismo país los que podremos llamar eslabones extremos de la cadena económica. Desmentida ha quedado así la predicción de Mac-Culloch. Decía este que el famoso arancel de los Estados-Unidos había dado una existencia prematura á sus fábricas de algodones, lanas y fierros; pero que atendido que las exportaciones de tegidos de los primeros había figurado por una suma casi igual en los años desde 1829 á 1832, no era probable que pudiesen sostener, sobre escala tan pequeña, la concurrencia que en los mercados comunes se preparaban á hacerles sus antagonistas de Manchester. Al año inmediato siguiente á la última comparación, esto es, en 1833, presentaron los americanos, en competencia con los fabricantes ingleses, un aumento en géneros de algodón de unos 600.000 duros. Esto prueba que los escritores extranjeros son mejores patricios que prácticos economistas, ó que su sinceridad no es tanta como su saber.

Por lo que á nosotros toca, recomendaríamos á los extranjeros todos que no se alarmen si queremos ser fabricantes. Nuestra posición como tales será bien modesta. No iremos á medir nuestras fuerzas con los colosos de la industria; pero aspiramos sí á surtir solamente nuestro mercado doméstico y lo que nos queda en Ultramar, porque parte del territorio continuará siempre con sus tendencias agrícolas. La antigua Cataluña no se presentará por cierto en posición mas desventajosa para proporcionarse las primeras materias, y repartir sus manufacturas entre las demas provincias, que la famosa Mulhouse y demas ciudades de la industriosa Alsacia que reciben por Marsella ó por el Havre el algodón en rama. Tampoco deben alarmarse por el recuerdo del alto vuelo que han tomado las fábricas de Inglaterra, solo de un siglo á esta parte, reducida como antes estaba á ser casi exclusivamente agricultora y comerciante. Por el contrario, tienen los españoles sobrado fundamento para ver en ciertas doctrinas económicas una tendencia fatal á llevarnos al perigeo de nuestro bienestar é importancia. Con el mapa de Europa en una mano y la historia en la otra, no puede ocultarse á un ojo observador que ínterin la Holanda ha ido declinando en riqueza é influjo político, en la misma proporción ha ido en ambos sentidos subiendo la Inglaterra. Habrá contribuido á ello sin duda una reunión de circunstancias accesorias que deciden comunmente de la buena como de la mala fortuna de las naciones; pero el hecho es que estos dos países tan análogos en su posición económica presentan resultados opuestos, positivos los unos, los otros negativos. Pero toda la

vez que en el mismo corto periodo de años han estado ambos pueblos bajo el influjo de diferentes doctrinas económico-políticas, no será ilógico decir que la Holanda se ha eclipsado por haber sido casi el único país que adoptó el sistema opuesto á los derechos protectores, ínterin la Inglaterra adhiriéndose á ellos ha contribuido mas con sus máquinas de hilar y tejer á la caída del mayor imperio militar que jamás existiera, que con la artillería de Wellington, segun confesaron sus rivales los americanos en una exposicion que el cuerpo de comercio de Boston elevó al Congreso en 19 de marzo de 1832. Inmensa será la responsabilidad de los altos funcionarios de nuestro país si desconocen ú olvidan esta verdad; la suerte de las naciones depende muchas veces de un pliego de papel en que se hayan equivocado unos pocos guarismos!

Si nada justifica, pues, la proposicion que combatimos de que la España no puede ser país fabricante: si para sostener su aserto quieren los extranjeros darla un carácter de inmutabilidad industrial que ellos mismos no presentan cuando siempre varian segun su interés: si los Estados- Unidos nos ofrecen, al par que la Francia, países simultáneamente agrícolas y fabriles segun las diferentes tendencias de sus estados ó departamentos respectivos; y finalmente, si los españoles desconfian de las doctrinas económicas que han hecho perder á la Holanda su importancia fabril, como antes habia dejado pasar el cetro de los mares á manos de la Inglaterra, natural es que una vez para siempre reduzcamos á hechos prácticos de nuestra propia casa los ejemplos que nos suministra la ajena. Fuertes de nuestro buen derecho, y robustecidos por nuestra conviccion, el gobierno de la Regencia Provisional llenará dignamente su mision protectora de la industria nacional. Las provincias llamadas á su desarrollo desmentirán, no hay que dudarlo, cuanto se ha dicho de su incompetencia fabril.

El exponente, Excmo. Sr., confia en la indulgencia de V. E. para permitirse entrar en ciertos detalles de los puntos mas culminantes de nuestra industria doméstica. Le faltan, empero, datos estadísticos; pero estos no harian otra cosa que probar mas y mas lo gratuita que es la creencia de que la España está solo llamada á ser un país agricultor.

### **MINAS DE CARBON.**

Forzoso es dar el primer lugar á este combustible que en nuestros dias ha llegado á ser la primera de las primeras materias de la industria. No hay ramo de ella cuyos

problemas no resuelva. Trátase de caminos ó canales, de la navegacion, de las fábricas de hierro, de lanas, de algodones, del alumbrado público y hasta del privado, trátase en fin del dominio de los mares, para todo entra en primera línea la posesion del carbon mineral necesario.

Pues de tan precioso artículo tenemos en Astúrias solo cerca de veinte leguas de longitud, segun se infiere de la extension del terreno carbonifero que principia en Teberga y pasa por el centro de aquellas provincias hasta cerca de la costa de Colunga, aunque no sea tanta su anchura, y á estas explotaciones, estimadas sobre 200.000 quintales en cada verano, dan salida los puertos de Gijon y Villaviciosa, todo segun lo publicado en 25 de junio de 1838 por el ingeniero de minas D. Guillermo Schulz. Hay ademas las minas de Villanueva del Rio sobre el Guadalquivir; pero si bien dichos criaderos son los que solamente figuran por ahora en la Península, conviene no perder de vista los apuntes geognósticos y mineros publicados por el ingeniero y profesor de minas D. Joaquin Ezquerro del Bayo en 30 de marzo de 1838, insertos tambien en los Anales de minas, en donde se nos dice que «en España tenemos geognósticamente almacenada tanta ó mas cantidad de ulla que ninguna otra nacion del mundo, inclusa la Inglaterra.» ¡Y á vista de tamaña riqueza que puede fecundizar toda nuestra industria, hasta para darnos carbones que explotar como lastre para la Inglaterra misma, segun lo ha previsto el final de la real órden de 4 de agosto de 1837, se nos quiere negar que la España sea pais á propósito para fábricas sin gravámen un dia de los consumidores! Concederemos que la explotacion de las minas de Astúrias está hace años sin salir de un estado de infancia que dá verdadera lástima á todo buen patricio. La mejor prueba está en la siguiente série de las Exportaciones por Gijon:

en 1832 de quintales	137.997
1833 de	255.443
1834 de	136.706
1835 de	254.323
1836 de	191.478
1837 de	224.077
1838 de	192.286
1839 de	258.366
y 1840 de	198.083

No nos disimularemos sin embargo que este atraso es debido en mucha parte á la legislacion anterior á los decre-

tos de 22 de junio de 1821, y de 4 de julio de 1825, y á lo insuficientes que fueron algunas de las disposiciones de este, cuyo mal no consiguió remediar totalmente el buen deseo que dictó las reales órdenes de 11 de setiembre de 1836 y 20 de julio de 1837. Tenemos, pues, mucho que hacer en las minas de carbon mineral en actual explotacion, nadie lo niega: tal vez principian ya á entrar en el buen camino, y aun esto no basta, sobre lo que no disentiremos tampoco. El mejor estado comparativo de lo que existe hoy y de lo que podemos esperar mas adelante nos lo presenta la factura adjunta número 1.º sobre los datos de un acopio de carbon hecho en Astúrias en 1838 de cuenta del exponente por su ingeniero D. José Smith para la confeccion del coke desconocido allí, en contraposicion de la factura núm. 2.º de lo que habria costado la misma compra cuando aquel pais posea todas las facilidades que tiene en su mano, y de que su sola voluntad es el árbitro. Pero asi, con un porvenir tan halagüeño para la industria fabril, al Gobierno incumbe echar los cimientos para su desarrollo, como el tutor que provee á la esmerada educacion de su pupilo llamado á una herencia de las mas pingües. El tiempo urge á todos y para todos. Ni pueden la fábricas aguardar que se perfeccione entre nosotros la explotacion del carbon mineral y su conduccion hasta los embarcaderos, ni dudar debe la industria minera de que en el desarrollo simultáneo de la fabril se le abre muy anchuroso campo para colocar sus productos con ventaja. Una verdad domina todas las pretensiones de preeminencia que estos ramos de la riqueza pública sostienen entre sí, y es la que inculca el profesor Esguerra ya citado, cuando nos dice «el creer que la ulla »por sí sola constituye riqueza, es un error craso.» Créadas, pues, las fábricas, en un dia no muy distante, las dos industrias se darán la mano.

En la humilde opinion del que habla, seria urgente, por tanto, que las fábricas estuviesen surtidas desde luego del carbon de tierra que les es de una necesidad vital, supliendo para ello el actual vacío la introduccion del combustible extranjero, bajo las condiciones que debe presentar un bien entendido arancel á las primeras materias, entre las que el carbon mineral es preferente á todas, y como tal es favorecida, aun entre las naciones que mas figuran en esta explotacion, como despues de la Inglaterra son la Bélgica y la Francia, sin que vayamos á buscar otro ejemplo en los Estados-Unidos de América, pais rico tambien en dicho artículo. Las fábricas no pueden vivir con incertidumbre; estas son una de las mayores calamidades del tiempo de

guerras internacionales, que es del interés público alejar en el estado de paz. La ferrería de la Constanca, de que el exponente ocupará á V. E., ha tocado en el verano último todos los inconvenientes de tal estado de cosas. Contando con la posibilidad de un acopio en Gijon de unos 24.000 quintales desde principios de agosto en adelante, sobre los anteriormente comprados al precio de siete cuartos la arroba, ha tocado el chasco de no poderse proporcionar el combustible para habilitar los buques fletados en el tiempo limitado por sus contratas, ni aun despues de pagar la arroba á diez cuartos; de ello ha resultado tener que abonar á los capitanes de los buques franceses La Rose, La Bonne-mere, Le Zenit, La Maine y Deux Emiles 13.972 reales vellon por los dias de demora transcurridos. Estos dos recargos han aumentado el costo cerca de 2 rs. el quintal, ascendiendo á 47.854 rs. vn., cuyos documentos se acompañarian ahora con mucho gusto si no temiese el que habla distraer demasiado la ocupada atencion de V. E.

Dispense V. E. por su parte un gran rasgo de proteccion á las fábricas del pais permitiendo la entrada libre del carbon mineral extranjero, y ellas bendecirán su nombre. Pero si esto no fuese absolutamente posible, conveniente será en sumo grado para el cálculo del derecho módico que haya de pagar, que no se exajere el verdadero valor de la materia imponible. Abí está el dato que nos suministran los apuntes geognósticos y mineros del ingeniero Esguerra cuando nos dice que el precio del quintal de ulla en Newcastle es de 2 rs. vn., en lo que están conformes sus cálculos con los del comercio. Y este valor se halla en alguna armonía tambien con el de 3 rs. vn. á que está aforado el de Astúrias por el art. 3.º de la real orden de 4 de marzo de 1832 para el pago del 6 por 100, cuando la bandera extranjera se ocupa, por excepcion, en estas conducciones de cabotaje. Sobre estas bases, pues, el derecho máximo de un artículo tan absolutamente preciso, al par que pobre, no sabria prudentemente ser mayor que 25 ó 30 por 100; aun asi pagará en España lo mismo que en la Bélgica y media de la Francia donde lo necesitan menos. Digno es ademas de tenerse presente que todavía resultaria mas barato el carbon de Astúrias que el extranjero, costando este los 2 rs. vn. y aquel de 2 1/2 á 3, como valia antes con beneficio para el minero y conductores, lo que es debido al menos flete y seguro por la mayor proximidad á que está Gijon, teniendo el nuestro otra ventaja mas que es la de su calidad, por lo que bien puede desafiar cualquier competencia, hasta la de la libre introduccion del extranjero.

La comparacion entre las facturas que acompañan, número 1 y 3, lo prueban mejor que todo raciocinio.

Como ligada íntimamente á la cuestion de los carbones se presenta una del todo nueva, que así encuentra desprevenidos á los aranceles de aduanas como la industria manufacturera, particularmente la de las ferrerías; hablamos de la antrácita. Esta sustancia mineral, á la que vulgarmente han llamado carbon incombustible por la dificultad que presenta para inflamarse, que es lo que lo distingue mas pronunciadamente de la ulla propiamente dicha, ha pasado á ser en estos últimos años, de un artículo sin valor y hasta un verdadero estorvo, á un renglon buscado y de aplicaciones utilísimas, con especialidad á las fábricas de hierro. El exponente ha visto en el año último una de las principales de Inglaterra en el condado de Derby que corresponde á la sociedad conocida por compañía de Butterley, en cuyo establecimiento notó el grande adelanto de haberse obtenido en 1838, á beneficio del uso de la antrácita, un rendimiento en los altos hornos de cerca de 227 en lugar de 100 del antiguo producto en hierro colado del año de 1828 con el carbon coke, consumiendo de la antrácita 60 en vez de 100 de lo que diez años antes habian quemado de carbon mineral para hacer el coke que alimentaba á dichos hornos. No bastaba á la Inglaterra habernos precedido en la explotacion del carbon de tierra, sino que su fortuna habia de ser mas completa encontrando la antrácita que en valde ha hecho buscar el que habla en los terrenos carboníferos de la Península, que sin duda no ha sido favorecida en este sentido por la naturaleza, segun se deduce de la carta del inspector de minas de Asturias Don Guillermo Schulz de 28 de octubre último, cuya copia es adjunta con el núm. 4. En este estado de cosas las nuevas ferrerías del reino temen por su porvenir, si el Gobierno no les tiende una mano amiga. Reconocen enhorabuena que hay cierta gloria en la contienda; pero no es de aquellas glorias que conducen á morir en la brecha, porque la vida de las fábricas es ya un depósito puesto en manos del pais por los que las han creado, y al frente de los intereses pecuniarios de este se halla V. E. empeñado cual mas en el progreso de la industria nacional. Dignese V. E. dar el paso grande de permitir la libre entrada de la antrácita, aun en el caso de que razones poderosas decidan que la ulla deba pagar algun módico derecho, pero con destino á fábricas conocidas de fundicion de hierro colado. Ni retraiga á V. E. el temor de un perjuicio para la minería española. Por el contrario, esta tiene que salir gananciosa en cuanto

que estendiéndose de sus resultas el número de afinerías por la mayor produccion del hierro colado, mayor ha de ser necesariamente la demanda del carbon indígena.

### FERRERIAS.

No habian dejado ya de cundir entre nosotros las doctrinas que tienden á condenarnos al cultivo de nuestro suelo, cuando en 1826 quiso combatirlas en el terreno de los hechos una sociedad anónima, titulada hoy de la «Concepcion y Constancia» de la que, el que habla, fué uno de los fundadores, siendo su director en la actualidad. Cuenta á estas horas catorce años de vida, y no de una existencia raquítica, á despecho de siniestras predicciones de afuera. Si en su infancia fué lo que tiene que ser en todos los países una nueva industria que necesita conocimientos especiales, de que se carecia entonces en España, salvados en el día los principales inconvenientes, se presenta ya llena de vigor, surtiendo á las necesidades de la demanda doméstica. No es como quiera ventajosa su posicion. Las importaciones del extranjero han cedido el campo á nuestra nueva industria, á la sola excepcion de unos 30.000 quintales anuales de flejes para pipería, de que aun somos tributarios á la Inglaterra por lo ineficaz del derecho de proteccion del arancel vigente. Ni se ha reducido el cambio á solo intereses materiales. La moral tambien ha ganado por su parte, pues no solo se ha visto que la aficion al trabajo en las artes se ha extendido hasta lo litoral de estas Andalucías, quedando asi desmentida alguna odiosa clasificacion de provincialismo, sino que se han morigerado estos operarios, los mas de ellos del campo antiguamente, cambiando el puñal, que era su gala, por el martillo y demas útiles de su nuevo oficio. Han llegado á darse allá á su modo una noble importancia, al verse en el rango de los operarios ingleses sus maestros, cuyo trage, fuera de los dias de taller, se equivoca con el del director mismo. La historia de las ferrerías de la Concepcion y Constancia, Excmo. Sr., excedería los límites de esta respetuosa exposicion, por mas que observase en ella el laconismo mas riguroso. Sus directores nunca han querido hacer de su empresa la ostentacion escrita, como que tampoco han buscado accionistas, ni menos auxilios pecuniarios del Gobierno, si bien no faltaba algun precedente que honraba á este en la suma de 65.000 duros y libre entrada por cinco años del hierro colado, cobre y carbon de piedra extranjeros, de la concesion hecha á Don Jose Bonaplata de Barcelona por real órden de 20 de diciembre de 1831.

La Concepcion y la Constancia han preferido sorprender á cuantos nacionales y extranjeros han visitado sus talleres, mas bien que hacerse conocer por su relato, que todo lo modesto que fuese se tacharia de exagerado, y hasta de imposible en España. Sugetos de categoria hay en esa corte que conocen muy bien estas ferrerías en todos sus detalles. Pregúnteles el Gobierno, si lo tuviese á bien, y hablando ellos, callan los interesados. Y esto aun no seria de mas, evacuándose á su tiempo los informes cometidos de real órden al intendente Don Francisco Jimenez de Saavedra, encargado de las visitas de esta fábrica y de la del Pedroso. De los que hayan visto los trabajos de esta ferrería-modelo, nada tienen ellas que temer de censura; al contrario, cuentan con todas sus simpatías, y con los deseos de su prosperidad en el interés, y por el honor del país.

Llenan con efecto dichos dos objetos:

1.º Por el respetable capital de diez millones y medio que tienen desembolsado los accionistas:

2.º Por sus abundantes minas de hierro y extensos montes en las inmediaciones de su primitivo establecimiento nombrado de la Concepcion, próximo á Marbella:

3.º Por sus 3 altos hornos allí en ejercicio, y principiada la construccion de otro igual:

4.º Por sus 3 máquinas de viento para ellos, de la fuerza de 48 caballos, juntas, á las que dan movimiento 3 ruedas hidráulicas, la mayor de ellas toda de hierro, y hecha en la ferrería de la Constancia:

5.º Por su aparato de viento caliente para el uso de la antrácita en los altos hornos, que es la aplicacion de los últimos adelantos hechos en Inglaterra:

6.º Por sus 19 hornos de afinacion, llamados de Puddler, y 6 de recalentado en Málaga, cuyos fuegos alimentan á 8 calderas de vapor; y ademas 1 horno cubilote, y 3 de reverberos para la fundicion de piezas moldeadas:

7.º Por sus tres máquinas de vapor de la fuerza de 100 caballos, en junto, y una de viento para dicho horno cubilote:

8.º Por su completa maquinaria para todas cuantas clases de hierro necesita el consumo doméstico, tanto en grandes dimensiones, como en las menores de pletinas, llanos, cuadrados y redondos, hasta triplicar la cantidad anual obtenida en el año próximo pasado que ya fué de 58.840 quintales, 74 libras, cuando en los siete últimos meses de 1830 principió esta empresa por tener solo en venta 365 quintales, 16 3/4 libras; y

9.º Por ocupar diariamente 1084 hombres, y 836 caba-

llerías en Marbella , ganando los de los primeros que trabajan á sueldo , desde 30 rs. vn. hasta 3 rs. vn. diarios , y en término medio 8 reales , ocupándose al propio tiempo en la Constancia 827 hombres al dia , cuyos sueldos varían desde 60 rs. vn. hasta 5 , que en término medio resultan á 11 rs. vn. diarios.

Estas son , pues , Excmo. Sr. , por su importancia las ferrerías que cuenta nuestra España , y las que han de servir de plantel de operarios para los que traten de dedicarse á esta industria tan útil al pais ; ellas son las que han de suministrar el primer elemento para que obren las demas industrias , pues que nada se hace sin el hierro. El exponente se lisonjea de que este establecimiento es de los mas acreedores á fijar las miradas de V. E. , y sin embargo solo pide , en favor de las nuevas ferrerías , como de todas las fábricas del reino , la libre introduccion de la ulla extranjera , ínterin llega el deseado dia de pasarnos sin ella , porque se perfeccione la explotacion del carbon de Asturias , y su sistema de transportes hasta Gijon. Pero si á pesar de todo no fuese esto absolutamente asequible , dignese V. E. hacer porque su derecho de importacion no exceda de 25 á 30 por ciento sobre su verdadero precio natural de 2 rs. vn. el quintal , eximiendo de todos modos de derechos á la antrácita para fábricas de fundicion conocidas en el reino , por las poderosas razones de progreso en el arte de fundir el hierro colado , que quedan antes indicadas. Tan á poca costa , y con subir el derecho sobre las chapas , flejes ó arcos para pipería , en conformidad con los principios económicos de que mayor debe ser el impuesto á medida que es mayor la mano de obra , la que en ningun hierro fino llega á ser tanta como en las clases de que se trata , V. E. habrá removido con mano diestra los obstáculos que cortan los vuelos de esta fabricacion nacional , completándose asi nuestra emancipacion de los hierros extranjeros , y atrayéndose la mayor baratura que es consecuencia forzosa del aumento de la produccion en el reino.

### **FABRICAS DE PLOMO.**

Cualquiera que por un momento compare la fundicion en España de 16,000 quintales de este metal en 1780 , segun el viaje de Hoppensack , impreso en Viena en 1790 con la de 500 á 800,000 , que se ha desarrollado despues del célebre decreto de 22 de junio de 1821 , no puede menos de reconocer que vivimos en un pais privilegiado por muchos títulos. Sin exagerar en nada pueden muy bien estimarse en

555.000 quintales los que solo la sierra de Gador ha permutado con el extranjero en cada año de los veinte que ha estado vigente la libre explotacion de las minas, cuyo total de once millones y cien mil quintales, valorado al bajo precio de 60 rs. vn. cada uno, puesto á bordo, forman la respetable entrada en el reino de treinta y tres millones, trescientos mil duros. Nada mas ha tenido para esto que hacer el Gobierno, que remover las trabas que antes presentára una legislacion que, queriendo hacerlo rico, producía un efecto contrario palpablemente. La España se vió transformada así de un papel de casi nulidad en esta produccion, al de ocupar el segundo lugar en la de todo el globo, al lado de la Inglaterra, cuya supremacia en este artículo no pudimos disputarle. En esta nueva industria se realizó aquel principio económico de que, cuando los productos del suelo son mejores que los extraños, no necesitan de la proteccion que las obras del arte.

Muchas han sido las fábricas llamadas españolas de que se pobló aquel pais; pero descolló sobre todas la que se denominó fábrica inglesa, ó mas propiamente, la fundicion de San Andrés que posee el que habla desde 1837. Tuvo de costo á sus fundadores unos tres millones de reales, que invirtieron:

1.º En un grande edificio, que como tal fábrica quizás no tenga igual en regularidad en Inglaterra, y comprendió 8 hornos reverberos de fundicion, y otros 2 preparados para darle mayor ensanche, ademas de 6 hornos abiertos, á que llaman pavas en el pais:

2.º En una máquina de vapor de 14 caballos para dar el viento á dichos hornos abiertos; y

3.º En un taller de estirado del plomo en planchas y tubos por medio de máquinas y cilindros, traídas de Inglaterra, á que da el movimiento la referida máquina de vapor.

Todo lo grandioso que fué el proyecto, y todo lo importantes que fueron desde luego sus productos en plomo de fundicion, tuvo de pequeño la parte de plomos manufacturados; ni pudo ser otra cosa. Por un error de las aduanas de la provincia de Almería entre la ejecucion de lo prevenido en la real orden de 30 de noviembre de 1828, y lo que dispuso la de 17 de agosto de 1831, se vieron gravados allí á la salida los plomos en planchas y tubos con el mismo derecho que el plomo en bruto, hasta que á instancias del exponente recayó la oportuna aclaracion por real orden de 6 de setiembre de 1838. Obtenida ya esta garantía de que no volverian á ponerse en duda las sábias

doctrinas del Gobierno , cuya intencion siempre habia sido facilitar mas la exportacion de lo que dejaba devengado en el pais mayor suma de salarios , uso de máquinas y consumo de combustible , la fundicion de San Andrés dió mas ensanche que nunca á la salida para el extranjeró de planchas y tubos de plomo. En el año de 1839 se embarcaron en Adra. . . . . quintales 8.872  
y en 1840. . . . . 15.589

Cuyas cantidades , comparadas con las exportaciones bajo el influjo de la igualdad de derechos , en 1835 de. . . . . quintales 1.076  
y en 1836 de. . . . . 55

presentan , con la irresistible lógica de los guarismos , el mejor argumento para el pais. Estos hechos descansan sobre la fe del certificado de la aduana de Adra , que el que habla tiene el honor de acompañar adjunto con el número 5. Y siempre continuando el relacionante en sus deseos de dar mayor importancia á la salida de artículos manufacturados en nuestro suelo , séanse inmediatamente consumibles, una vez apoyado ya en la garantía de la real órden de 6 de setiembre de 1838 , se ocupó de construir en su fundicion de San Andrés una gran torre de 60 varas de alto para la fabricacion de los perdigones , que , como es sabido , es lo que decide de que con la mayor caida se obtengan perfectamente esféricos.

Esta nueva industria surte ya á nuestros mercados de Ultramar , y aun se presenta á luchar con valentía con la municion extranjera en los mercados que son accesibles á todos , como son los del Janeiro , rio de la Plata y todos los del mar Pacífico. Los resultados se tocarán mejor todavía , pues se va á perfeccionar mas esta fabricacion por medio de máquinas pedidas á Inglaterra; por manera que cada dia en que adquirimos una nueva industria , y despues la mejoramos , no solamente enriquecemos al pais creando el valor que da á los productos la mano del hombre , sus máquinas y demas capital invertido , sino que facilitamos la mejor venta de nuestros productos agrícolas , pues bien sabido es que en tanto se enagenan con mas ventaja nuestros vinos y frutos , en cuanto los cargamentos van mas variados ó surtidos.

Por último la fundicion de San Andrés reclamaba de sus propietarios desde el principio una mejora en el interés de la humanidad : su actual dueño no ha vacilado. Eran con efecto tan frecuentes los casos de sufrir aquellos trabajadores la enfermedad conocida allí vulgarmente por el

nombre de «plomamiento» ú «estar emplomado», cuyo fin, si no es siempre la muerte, deja tullidos á los que la adquieren, que muy luego el exponente se decidió á adoptar un plan que tiene visto en Inglaterra. Por medio de una excavacion en la longitud de 700 varas, con 10 de altura hasta la clave del arco que la cierra, y 6 y medio de ancho, se conducen á una chimenea de 120 pies de elevacion, distante de la fábrica y de la poblacion de Adra, todos los humos mortíferos de los 14 ó 16 hornos de primera y segunda fundicion, por cuyo medio, si bien costoso, no volverá mas aquella villa á presentar una mansion de industria y de muerte, combinadas desgraciadamente. Como adelanto fabril se espera al mismo tiempo recuperar el desembolso, salvando el plomo que antes se volatilizaba, y que en el sistema de esta gran chimenea debe quedar adherido á sus paredes; y por último tal vez se concilie radicar en aquel punto la fabricacion del albayalde, cuyos ensayos no han correspondido antes, atribuyéndose por algunos á otro mal, efecto de los humos plomizos de los hornos.

La fundicion de San Andrés, finalmente, es en su línea, lo que la ferrería de la Constancia es en la suya, el primer establecimiento en España. Tiene sin embargo necesidades, que confia no desatenderá un gobierno tutelar. Reclama desde luego, como toda fabricacion española, la abundancia del carbon mineral indígena, que por su mejor calidad es el preferente; pero ínterin no lo haya en armonía con la cantidad demandada, y por otra parte, los gastos del transporte desde nuestras minas de Asturias hasta Gijon sean tres tantos ó mas de su costo á la boca de la mina, por falta no solo de carriles de hierro, sino de una mediana carretera, forzoso es que recibamos carbon extranjero y barato para que las fábricas del pais no perezcan. Reclamará tambien contra lo propuesto por la junta revisora bajo los números 1 y 13 de su arancel de exportacion del reino.

Y en verdad, en cuanto á lo primero, las mismas fundiciones de plomo se interesan en que el alcohol de hoja tenga mas fácil salida que hasta aquí, y nadie mas imparcial que el fabricante cuando aboga por la exportacion de las primeras materias. El alcohol de hoja es otra cosa que el de fundicion, y no siendo ventajoso su uso en los hornos, viene á constituir un sobrante de nuestras explotaciones, que reclama dejar el pais, despues de cubierto nuestro único y pequeño consumo, para el vidriado de la alfarería. Se dirá que entre lo propuesto por la junta revisora y los derechos actuales apenas existe diferencia. Asi es, pero al pre-

sentárenos una reciente rivalidad con los alcoholes que saca de sus minas el gobierno Sardo, no nos queda otra alternativa que la de poder dar el nuestro mas barato, ú de abandonar el campo. El derecho de 3 rs. vn. en quintal por pavellon nacional y 4 por otra bandera llenaría por ahora todos los objetos del arancel, ínterin la competencia extranjera no apremie demasiado. En la parte de exportacion de plomos se deja notar bajo el núm. 13 del proyecto de arancel una sola designacion genérica en lugar de dos categorías, á las que los derechos de salida deben gravar diferentemente. Si el objeto de un arancel de aduanas no fuese mas que el de promover ingresos en el tesoro público, nada habría que oponer á que se confundiesen bajo un mismo impuesto los productos de una primera industria con los de una segunda manipulacion perfeccionada. Pero siendo de una gerarquía mas elevada los fines que se propone un buen arancel, tales como servir de regulador á la industria propia, consiguiente es que para fomentar la fabricacion en el pais y por via de correctivo al mayor derecho que debe encontrar en las aduanas extranjeras un producto español recargado ya de toda nuestra mano de obra, tengamos la prevision de aminorar los derechos de salida sobre aquellos artículos cuyo valor ha acrecido el trabajo. Por fortuna estas han sido las doctrinas profesadas por el gobierno, en el renglon de plomos, segun las reales órdenes de 30 de noviembre de 1828 y 6 de setiembre de 1838, en cuya última se hizo ademas una prevencion para el nuevo arancel, que parece ha sido olvidada por la junta consultiva á quien se hizo, ú mas probablemente por la revisora que pudo no tenerla á la vista. Para no separarnos, pues, de tan buen camino, el exponente se atreve á someter á la aprobacion de V. E., que estableciéndose en el arancel dos categorías de plomos, la primera en su estado bruto, y la segunda en todas las formas que le presta la industria fabril, sea gravada aquella con algun menor derecho que el de 4 rs. vn. en bandera española, mas el tercio en la extranjera, lo que pudiera ser 3 rs. vn. y 4 sino queremos vernos expuestos á una rivalidad con las nuevas y abundantes minas de los Estados Unidos de América que pudiera ser funesta á nuestra España. La segunda categoría de plomos elaborados no podría, por igual motivo, soportar mas derecho que la tercera parte del que adeude el plomo en bruto.

Dignándose V. E. hacerlo asi, acreditará que su celo le hace seguir de cerca las necesidades de nuestra industria, y que ninguna variacion en el estado general de un negocio le es desconocida.

Por último, nuevos intereses fundados en la nueva riqueza de minerales plomizos argentíferos, descubierta últimamente en las inmediaciones de Vera, van en breve á ocupar las meditaciones del gobierno, y mas particularmente de V. E. La fundicion de San Andrés se prepara ya á la última manipulacion de estos productos por medio de hornos de copela, y en breve presentará su plata en nuestras casas de moneda, ínterin otros levantan fábricas en diferentes puntos inmediatos con el propio objeto. El pais solamente reclama que estos minerales, sábiamente prohibidos ya de exportar para el extranjero, ocupen un lugar al lado de la vena de hierro, cuya salida está hoy prohibida, y que figura en el corto catálogo propuesto por la junta revisora, asi como con igual fundamento está prohibida en Francia la salida del mineral de cobre y fierro. Lo contrario presentaría la monstruosa contradiccion de prohibirse la salida de la plata que va á producir nuestro pais, y de que se abriesen las puertas á la exportacion de su mismo mineral que ni siquiera dejaría tras sí el beneficio de su fundicion. Por lo demas, el exponente se tomará la libertad de recordar á V. E. la respuesta en tres palabras, que dió al célebre Colbert una reunion de comerciantes de los mas entendidos y experimentados de Francia, á quienes habia consultado sobre lo que como ministro podria hacer de mas adecuado al fomento del comercio. «Laissez nous faire.» Dejados obrar. Esto mismo impetra del gobierno la nueva posicion de nuestro pais.

### FABRICAS DE JABON.

Estacionaria esta industria entre nosotros, como casi por todos los paises que aun mas de antiguo la poseen, reclama no obstante la pequeña parte que debe alcanzarle en la abundancia del carbon mineral propio, ó en la reduccion del derecho sobre el combustible extranjero, ínterin la escasez de aquel nos aqueja. Da ademas lugar á las siguientes observaciones.

La prohibicion actual, cuya continuacion está propuesta por el nuevo arancel, de los jaboncillos ó pastillas de jabon de olor para lavar las manos, procedentes del extranjero, es una disposicion tan gratuita como que aparenta favorecer una industria del pais, y esta no existe. Tiene todo lo odioso de las prohibiciones sin tener la necesidad que las justifica. Sin perjuicio, pues, de nuestra fabricacion, debieran admitirse con un derecho de un real de vellon por libra de peso bruto de las pastillas por bandera nacional,

y uno y medio por la extranjera, incluso en esto los derechos de consumo. El voto del esponente es de algun concepto si se considera que es el que fabrica mayor cantidad de jabon en la Península.

Mucho mas importante es el punto de los derechos módicos que gravan á las primeras materias de esta industria, en cuanto haciéndolos recaer indistintamente sobre las aplicadas á la confeccion del jabon para el consumo y para la exportacion, resulta beneficiado el primero y recargado el último, hasta el punto de quedar este en la imposibilidad de competir con los jabones extranjeros en los mercados que nos son comunes. Y con efecto, adoptado por los gobiernos que dan la mayor importancia y proteccion á la industria fabril, el principio de devolver á la exportacion de sus jabones para el extranjero todos los derechos sobre los aceites y materias alcalinas, es claro que nos llevan una ventaja que nos aisla á nuestra propia casa. Ni se diga que en manos de nuestros fabricantes está el recargar el jabon que se consume en el pais, aliviando por contra el destinado para la exportacion. Para que fuese asi se necesitaría suponer un imposible, cual es que todas las fábricas trabajasen en la misma proporcion para dentro y fuera del reino. El que reúne las dos industrias fabril y naviera, como le sucede al relacionante, todos sus jabones los dedica á alimentar el movimiento de sus buques, asi como el que no es mas que fabricante se ciñe á vender con preferencia en su almona. La índole, pues, de los derechos de consumo exige que ni aun remotamente se les pueda convertir en impuesto de exportacion sobre productos manufacturados que tienen que luchar con sus iguales en un campo comun. La menor confusion en estas contribuciones ataca nuestra industria, y fomenta la agena. La ilustracion del gobierno que aspirará sin duda á destruir cuantos obstáculos se oponen al desarrollo de nuestras fábricas, sabrá acabar con el derecho módico sobre los aceites, restableciendo el sistema fijado por la real orden de 19 de diciembre de 1829, que concilia todas las dificultades, y si en alguna localidad se ofreciese en su lugar por los fabricantes un ajuste colectivo con la administracion, no habria perjuicio en admitirselo, repartiéndose ellos su importe entre sí, sobre la base siempre de las ventas de jabon para el consumo. Nuestra industria jabonera, por último, tiene que lamentarse de la mala guerra que se le hace con sus propias armas en los mercados de nuestras Antillas. Vehementes motivos hay de sospechar que se están introduciendo allí en buques españoles y como jabones españoles tambien, los que son pro-

cedentes de las fábricas de Marsella. ¿Cómo se explicaría de otro modo que barcos mallorquines llegados á nuestras Antillas con parte de carga recibida en Marsella y parte en Mallorca declaren fuertes partidas de jabon procedentes de esta última isla, y ninguna parte de ellas del jabon francés, y que vendan con notable baja de los precios que piden los buques malagueños, contentándose estos con realizar el costo y gastos precisos de flete y seguro? Y si bien un solo ejemplar pudiera atribuirse á las anomalías que presenta á veces el comercio mas legal, ¿qué diremos si las operaciones se repiten, que es el barómetro mas seguro de que los mallorquines ganan, y que por contra si los fabricantes de Málaga dejan de expedir sus jabones porque pierden, contentándose á lo sumo con cargar lo absolutamente preciso para facilitar la venta de los demas artículos de su surtido? Estos son hechos que coinciden con las exportaciones de Francia publicadas por aquel gobierno, á saber:

Para España en 1832 kilogramos de jabon.	10.793
en 1833. . . . .	1.616
en 1834. . . . .	23.636
en 1835. . . . .	30.333
en 1836. . . . .	83.371
y en 1837. . . . .	37.381

no haciendo mencion el que representa de los dos años subsiguientes por no tener los estados á la mano, ni del de 1840 por no haberse publicado todavia. Al Gobierno de España le incumbe, por tanto, descubrir cuales son las aduanas que nacionalizan asi los jabones franceses, á pesar de toda la prohibicion de entrada que los afecta, y atajar el ardid con que se nos roba esta industria, para la que la naturaleza nos ofrece mas elementos que á otro pais cualquiera. Y aun no está todo el mal aqui. El arancel vigente desde 1835 en la isla de Cuba viene á empeorar la posicion de las fábricas de la metrópoli, por la lenidad con que grava los jabones extranjeros en bandera española desde un puerto de la península. Para este caso se les impone alli 13 3/4 por ciento, interin el jabon nacional con procedencia directa y en la bandera nacional adeuda 6 1/4 por ciento, resultando la sola diferencia de 7 1/2 por ciento, que es insuficiente para asegurar aquellos mercados á los jabones propios que tan justos títulos tienen de expendirse con toda preferencia. Los estados oficiales de las aduanas francesas nos confirman la existencia de este perjuicio y

de su progresion. Se exportaron de Francia para Cuba y Puerto-Rico

en 1832 kilogramos	88.122
en 1833. . . . .	25.952
en 1834. . . . .	22.531
en 1835. . . . .	72.076
en 1836. . . . .	105.132
en 1837. . . . .	117.762

y es digno de notarse el órden ascendente de dichos tres últimos años, que es lo mismo que se observa en lo exportado fraudulentamente para España en 1835, 36 y 37, porque todo coincide con la época precisamente que lleva de vida el arancel de la isla de Cuba para 1835, pues en el que le precedió pagaba el jabon nacional con procedencia directa y en bandera nacional solo 3 por ciento, y el de Marsella en pabellon español, y desde nuestros puertos habilitados, 13  $\frac{1}{2}$  por ciento, cuya diferencia era de 10  $\frac{1}{2}$  por ciento á favor del primero, en lugar de 7  $\frac{1}{2}$  por ciento á que ha quedado mal reducida con posterioridad.

En resúmen, las jabonerías españolas para luchar con sus rivales en un combate abierto á todos, solo piden que se las deje luchar con armas iguales; esto es, que sus productos no salgan ya recargados con un derecho módico, ú de otra cualquier nomenclatura, que en definitiva viene á convertirse en un derecho de salida; que los reglamentos de nuestras aduanas sean una verdad que no lleguen á desmentir los estados oficiales de los demas gobiernos; y por último, que se aumenten los derechos de introduccion de los jabones extranjeros en nuestras Antillas por bandera española y de puerto español, para asegurarnos aquellos mercados, en lugar de alejarnos de ellos como está sucediendo últimamente.

## NAVEGACION.

Desechando de la memoria los gloriosos recuerdos de nuestra marina mercante, en cambio de no tener que llorar su muerte, desde luego la notaremos renacida de entre sus cenizas á beneficio del arancel, reglamento é instruccion de 21 de febrero de 1828, relativos al comercio de América, para cuya formacion cupo al que habla el honor de ser oido. Cuando ya los buques se habian podrido en nuestros puertos, y hasta se veia casi extinguida la antigua raza de capitanes y pilotos que los mandáran, aquella real

orden vino á dar nueva vida á esta industria, cuya importancia no era conocida antes en España sino como la de un apéndice al sistema colonial. Apenas contaria la matrícula de Málaga un buque de la antigua carrera de América, ni para los viajes distantes, cuyo vacío sin embargo fue mas facil llenar que el de la parte personal, especialmente en las clases facultativas. Al pronto fue menester echar mano de capitanes y pilotos, cuya edad, si bien los hacia inútiles para las fatigas de la mar, no por eso habia alcanzado á invalidar sus cartas de exámen ó títulos para tomar la direccion ostensible de las primeras expediciones. A su lado hizo el nuevo plantel de jóvenes los viajes exigidos por la ordenanza, y unas veces presentándose la bandera española en Halifax de Nueva-Escocia, donde nadie la conocia, cuyo mercado de bacalao le habia abierto el derecho protector que estableció la real orden de 14 de enero de 1830; otras veces haciendo ondear de nuevo nuestro pabellon en el mar Pacífico, en cuyo puerto de Guayaquil fue saludado por las baterías de tierra, y hasta besado por los que vinieron á bordo á celebrar el hallazgo de sus antiguos hermanos: la prevision del legislador quedó completamente justificada, cabiendo al exponente la satisfaccion de que su bergantin « Monte Carmelo » fuese el primero en Halifax, su otro bergantin « Isabel » el primero en Buenos-Aires, y su fragata « La Amalia » la segunda en el mar Pacífico á anunciar así en aquellas regiones distantes la resurreccion de la marina mercante española. Desde entonces la matrícula de Málaga se ha ido sucesivamente aumentando, y su número de buques mayores raya en unos 50, manteniéndose en esta forma muchas familias, como de toda industria fecunda en resultados, especialmente versándose sobre transportes á paises lejanos de nuestros productos indigenas de menos valor que volúmen, y de sus retornos en artículos tambien que ocupan mucho espacio, en los que el flete llega á figurar como un 50 por ciento y aun mas del precio de primera compra. Con sobrada justicia, pues, ha dicho la junta revisora en el párrafo 10 de su esposicion, que esta industria tan preciosa y de tan incalculables resultados debe estar subordinada á los mismos principios que la industria comun; esto es, á la prohibicion, ó á un derecho protector que sea rigurosamente diferencial.

Sensible es, sin embargo, tener que disentir en la aplicacion que hace la misma junta de su principio de fomento hácia la bandera nacional, al llegar á la tan reñida como sencilla cuestion de proteger nuestra navegacion le-

jana, desnacionalizando para ello, por decirlo así, el pabellon propio en ciertos casos de viajes mas cortos. Gira la cuestion acerca de las procedencias en bandera española de las posesiones estrañas enclavadas en la península, y de los puertos mas vecinos de Francia por ambos mares, como de los pertenecientes á potencias europeas en la costa de Africa sobre el Mediterráneo. En este debate, ya antiguo, hay por nuestra parte justicia en el fondo, pero no hemos sido felices en el modo de alegar nuestra razon, y esta última circunstancia basta por sí sola para presentar un flanco por el que siempre, siempre, se presentan los perjudicados atacándonos al paso de carga. El que habla pide á V. E. un momento mas de su particular atencion, porque nada de extraño habria que contra ese solo punto se estrellase todo el edificio de los nuevos aranceles, que con tanto interes aguarda el pais.

Desde luego es menester eliminar de la cuestion todo nombre propio como cosa inútil en el exámen de un principio cualquiera, al par que es perjudicial, porque pudiera aparecer un tiro directo. Bajo este sentido, el artículo 17 del proyecto de ley de la junta revisora está herizado de dificultades, que tal vez se dejarán sentir á estas horas. Pero lo inconciliable es su tenor con la parte razonada en el párrafo 28 de su exposicion á ese ministerio, y con el último periodo del núm. 31. Con efecto, cuando la junta dejó sentado que, «privando del beneficio de bandera su artículo 4.º [habla de la real orden de 13 de julio de 1830] »á los buques españoles que cargasen en ellos [se refiere á »los depósitos franceses de Bayona, Burdeos y Marsella] no »frutos ni productos del suelo é industria francesa, sino de »produccion estraña, no hacia mas que oponer el remedio á un mal conocido y sumamente doloroso á nuestro »pais;» y prosiguiendo la junta dice mas adelante, que se habia limitado «á reproducir el pensamiento que predomina en la citada real orden, y á redactarlo de un modo »mas claro y mas preciso;» no es facil atinar por qué en el artículo 17 se anatematizan en general los frutos, géneros y efectos que procedan de los puertos designados, en lugar de limitarse á los que no fuesen frutos ni productos del suelo é industria del pais de procedencia. Menester es apelar á algun error de imprenta en dicho artículo, al verlo en un sentido mucho mas lato que las doctrinas mismas de que dimana.

Para reducir esta controversia á su justa y mas mínima espresion, conviene principiar por distinguir dos clases de procedencias. Estas son de paises, de origen ó de puertos

intermedios, por otro nombre de depósito. Tratándose de los primeros, duro es, y aun atentatorio á las consideraciones de buena vecindad, que porque Bayona esté mas próximo á Santander que lo está el puerto de Nantes, se haga á este último de mejor condicion que aquel para la exportacion en bandera española de los productos del suelo é industria francesa. Y con efecto, al aspirar al trasporte lejano, menester es no confundir su sentido político con el geométrico. Todo territorio continuo de un pais se considera una sola distancia, un punto indivisible, como son las estipulaciones que nos unen con su gobierno. Pero descendiendo á la linea de conducta que debamos adoptar con los productos exóticos, por ejemplo ingleses, procedentes de Bayona como de Dunquerque, lo mismo desde Marsella que de Tolon, la unidad del principio hace presentar el caso muy diferente. Las lencerías del Reino-Unido, traídas á nuestras aduanas por bandera española, v. gr. desde los puertos del norte de Francia, deberian quedar al mismo nivel que si viniesen en buque extranjero. La razon es clara, se versa aqui la cuestion del pais de origen; y no son nuevas estas doctrinas en las aduanas de España. El antiguo derecho de «habilitacion» gravaba á los géneros y productos extranjeros traídos á nuestros puertos en bandera distinta de la del pais de origen. Ahora se desea en su lugar una medida que afecte solo á nuestros buques en vez de gravar á los extraños. Nada de mayor miramiento hácia los de afuera, pues que limita al pabellon nacional el disfavor de que antes estuviera exento. Todo esto se halla fundado en que el comercio mas ventajoso es el que se hace del pais consumidor al pais productor directamente, ó viceversa, sin manos intermedias, cuyos servicios aumentan los precios en perjuicio gratuito del consumidor, ó si no producen este efecto, es debido á confundirse ó compensarse los gastos de la escala con alguna economía en el flete hasta el puerto intermedio ú de depósito, ahorro que si bien en este caso no hace de peor condicion á la masa de consumidores, cede en daño del pais en cuanto le ha privado del trasporte del punto de origen que un derecho diferencial bien entendido se supone hacer casi exclusivo del pabellon nacional. Las cosas en este terreno no hieren la susceptibilidad de nacion alguna; son las mismas doctrinas en que abundan los aranceles de los paises mas comerciantes de Europa, y por consiguiente no negarán ellos, que ofreciéndoles la recíproca estamos en nuestro derecho. Aun llega á mas la fuerza del principio adoptado en Francia. Cuando se trata de frutos y efectos de América, Asia y la

parte de Africa, fuera del estrecho de Gibraltar, se presentan en su arancel tres categorías: 1.<sup>a</sup>, importacion del pais de origen en bandera propia: 2.<sup>a</sup>, importacion del mismo punto en pabellon extraño con el conveniente recargo: y 3.<sup>a</sup>, importacion de otros puntos que el de origen, séase de puertos de depósito, con mayor recargo, casi equivalente á una prohibicion, y en este tercer caso la bandera nacional queda al mismo nivel que la extranjera. Luego la conviccion propia y el ejemplo ageno nos dan un fundamento de esperar, que substituyéndose al artículo 17 del proyecto de ley de la junta revisora la distincion de mercaderias de puertos de origen, y las venidas de puertos intermedios ó de depósito, y desnacionalizando la bandera española en los casos de esta última procedencia, V. E. va á poner término á reclamaciones que han sido mas bien una consecuencia del modo, que del fondo de la cuestion, y el actual Gobierno completará la obra que principiaron las ya mencionadas reales disposiciones de 21 de febrero de 1828 en beneficio de la navegacion nacional y del pais.

Por lo demas, las ventajas que del nuevo arancel debe reportar la navegacion propia han de resultar del acierto con que es de desear haya sido fijada la escala de que hace mencion la junta revisora en el párrafo 18 de su exposicion. Otras habrán sido, sin embargo, las bases que hubiese adoptado el exponente para establecer la diferencia de cada mercadería en los derechos entre el pabellon propio y el extraño; esto es, habrian partido de la cantidad de nuestros consumos, del volúmen del artículo, y de la distancia del pais de su origen. No se tocara entonces lo insuficiente del derecho protector de la navegacion nacional en el renglon del algodón en rama, artículo que es de tanto consumo, y que está llamado á serlo mas; que reúne gran volúmen, y del que habremos de importar mucho de Fernambuco, Nueva Orleans, de Payta y Arica en el Pacífico (cuyas dos procedencias ha omitido el arancel de la junta revisora, y hasta de Bengala, si hemos de dar ensanche á nuestras transacciones mercantiles con las Filipinas, facilitándonos alimento ventajoso para el transporte en la navegacion de los mares de la India, de que son dueños hasta ahora los buques extranjeros. De todas aquellas distancias solo consiste el beneficio de bandera en 3 maravedís la libra, excepto de los puertos del Pacífico, en cuyo caso suponemos que será de 2 y medio, y es cosa sabida entre nuestros navieros que la diferencia de 8 rs. vn., 28 maravedís en quintal, y con mayor razon la de 7 rs. vn., 12 no

deja márgen para asegurarnos aquellas conducciones de algodón en concurrencia con la bandera extraña.

Dignese V. E. principiar por eliminar el artículo 46 del proyecto de ley, pudiéndose en seguida corregir dicho error, recurriendo á uno de los remedios de que es susceptible, ó al de bajar mas el derecho en pabellon nacional, ó al otro de subir en buque extranjero, en cuya alternativa preferente seria lo primero por combinarse con el interés de la navegacion propia el de las fábricas de Cataluña, que necesitan para su mayor desarrollo la adquisicion de las primeras materias con toda la baratura á que pueda prestarse la accion protectora del Gobierno.

La marina mercante española reclama, por último, que se la reduzcan sus gastos de habilitacion de papeles de las comandancias de marina al mismo nivel de lo que pagan los buques extranjeros en los dominios á que pertenecen, y que se le aminore al propio tiempo el excesivo derecho de toneladas que cobran los cónsules de España en paises extraños, que en unos es de 3 rs. vn., y en otros mas, por cada una, aparte de varios emolumentos. Todo recargo inútil, toda formalidad que parezca inventada mas bien para dotacion de empleados, que para el mejor servicio; toda tutoría ejercida por el Gobierno cuando el interés privado es sobradamente eficaz, redundando en hacer mas cara nuestra navegacion, y en tenerse que contrabalancear este mal con unos derechos mas altos sobre la bandera extranjera. Antiguas son estas quejas, y ya es tiempo de que sean atendidas.

Si hasta aquí ha hablado el exponente de aquellos objetos que forman su inmediata ocupacion, permítale tambien V. E. tocar algo sobre algunos particulares que son de la categoría de los conocimientos generales de la profesion comercial.

### ADUANAS.

La necesidad de que sea reducido el número de las aduanas abiertas al comercio de importacion del extranjero y América nos la revela cumplidamente la gran reserva con que en esta parte han procedido siempre uniformes el Gobierno de España y el de los demas paises, que poseen colonias trasatlánticas. En la vecina Francia, con todo su extenso litoral y su poblacion de 32 millones, solo se cuentan 26 aduanas de esta categoría, y no es este ejemplo por cierto el que puede justificar el aumento que se nota en el artículo 38 del proyecto de ley de la junta revisora, en la

suma de 23 aduanas de primera y segunda clase , comparada con la relacion de aduanas de costas y fronteras, circulada por la direccion general de rentas en 15 de enero de 1829 toda la vez que las atribuciones de aquellas por el artículo 36 del mismo proyecto se encuentran las mismas , á excepcion de parecer privadas las últimas de comercio, hoy limitado á Cádiz , de las Filipinas é imperio de China , de que habla el artículo 47. Este aumento de aduanas de segunda clase , que ha promovido en mucha parte el espíritu de provincialismo , y aun la rivalidad de puertos vecinos entre sí en una misma provincia , como entre Salon y Tarragona hace tiempo , la Puebla del Dean y Carril recientemente , reclama una detenida revision , en la que merecerán tomarse en cuenta las observaciones de la junta consultiva en sus párrafos , números 29 al 34 , á las que deseará el exposante que merezcan agregarse las siguientes reflexiones.

Si en el dictámen de esta última junta hubieran debido disminuirse en vez de aumentarse las aduanas de tercera y cuarta clase ; aun mas urgente seria no ensanchar el número de las de segunda , ya que fuese necesario respetar todos los derechos adquiridos. Preciso seria al mismo tiempo que los empleados de las de primera y segunda fuesen pocos y bien dotados, sin exigir que los que recaudan sean ángeles cuando sus necesidades son de hombres ; que sus nombramientos se consideren una vez para siempre como de una carrera que exige conocimientos especiales , y no recaigan en empleados improvisados en ella , por mas recomendables que sean bajo otros sentidos. Despues las aduanas de tercera clase deben ser en tanto número como reclamen las verdaderas necesidades del pais en sus relaciones de esportacion al extranjero ; y las de cuarta clase , por último , deben ser cuantas exijan la demanda ó distribucion de los efectos extranjeros y de América , despachados ya en las aduanas de primera y segunda clase , y las permutas de los productos de nuestras diferentes provincias entre sí , en cuyo postrer sentido el número de aduanas de cuarta clase para el mero cabotaje deberá aumentarse progresivamente. Y con efecto ya se toca la necesidad de que se agregue á las del artículo 38 la de Villaricos , anejo á Vera , provincia de Almería , por el reciente descubrimiento de minerales argentíferos de Sierra-Almagrera , cuyo embarque para las fábricas de fuudicion sobre puntos de la misma costa se hace por Villaricos , por ser el mas inmediato á las minas , y de mejor camino , como que la arriería da dos viages diarios , en lugar de que haria uno solo si fuese al otro pequeño puerto

de la Garrucha, dependiente tambien de Vera, cuya aduana está con corta diferencia á igual distancia de ambos embarcaderos. En esta forma resulta la economía en el porte de un real vellon por quintal, lo que en el movimiento de las primeras materias para nuestras fábricas es un obgeto que merece atencion.

Aun obrando, pues, con tan prudente reserva nos quedan precauciones que adoptar para no volver á presenciarse los escándalos de nuestras costas, y los de embarques parciales ó totales hechos en Gibraltar bajo registros verdaderos ó falsificados de algunas de nuestras aduanas. Ya que se presta á aquellos abusos en la parte topográfica el continuo paso de nuestros buques costaneros por el estrecho, menester es escogitar algo que haga los medios de defensa mejor adecuados á los del ataque.

Nuestra legislacion de aduanas se ha mostrado siempre vacilante al adoptar medidas que repriman el fraude que se hace desde Gibraltar. Tan pronto se la ha visto prohibir absolutamente en los viages de cabotage la entrada en aquella bahía, aun en casos de temporal ó de accidentes imprevistos, por tener suficiente abrigo los buques en Algeciras y Puente de Mayorga, tan pronto se la ve derogar á esta regla por la real orden de 7 de agosto de 1834, que es la vigente hoy, y á la que trata de suceder el artículo 71 del proyecto de ley de la junta revisora. Pero nunca se han ensayado algunas otras medidas que encontramos adoptadas en el régimen de aduanas extranjero. Si se teme, por ejemplo, que tal tamaño de buques favorece los desembarques clandestinos en nuestras costas, una ley que estableciese que los barcos españoles, excepto los que obtuviesen licencia para solo exportar hortalizas, legumbres, frutas y comestibles, no harán el comercio de puertos extranjeros, si no miden, v. gr., 60 toneladas, comprobado este arqueo por las aduanas bajo reglas fijas y sencillas, como las que se han establecido en Francia desde 1.º de marzo de 1838 por real orden de 18 de noviembre de 1837, disminuiría el mal algun tanto. Si por otra parte se recela que tales artículos, que deben adeudar mucho, presentan un margen mayor para el fraude, límitese entonces su importacion á los buques que midan, v. gr., 80 toneladas, y habrá casos en que será necesario fijar á un tamaño dado, á un peso ó cabida determinado la admision de ciertas mercaderías. Las aduanas de los Estados-Unidos confiscan el buque que lleva aguardientes á sus puertos en vasijas que midan menos de 15 galones. Se preve una tendencia al contrabando en los grandes bultos que contienen

varios fardos ó cajas; adóptese lo vigente en Francia de exigirse una multa de 500 francos por cada caja ó fardo que se encuentra embebido en un bulto mayor, á no haberse declarado asi en el manifiesto, y el mal se verá alejado. Sin embargo, todas estas disposiciones y otras muchas análogas quedarían ilusorias sin hombres que supiesen y quisiesen llevarlas á cabo, para lo que la primer condicion es que esten bien dotados, y esto reclamaria que fuesen en corto número. Hace tiempo que el comercio, propiamente dicho, clama por la supresion del fraude que tan secundo se ha hecho en sus ardidés, y vea aquí V. E. desmentida la preocupacion de algunas clases de la sociedad que quieren hacer sinónimo lo de comerciante y contrabandista. Lo que el comercio apetece, lo que reconoce como el primer elemento de su existencia es la igualdad en el pago de los derechos, sean estos los que se fuesen cuando se trata de importaciones para el consumo del pais. Ante la ley de la igualdad de precios, que es uno de los primeros instintos que han tenido los hombres, aun en sus permutas en el estado natural, el comercio no es defraudador; la mala ejecucion de las leyes que en tal costa ó tal aduana favorece á uno siquiera, es lo que arrastra á unos tras otros á entrar en la deplorable carrera de estos abusos, que cual lima sorda trabaja las costumbres, anonada la industria, y empobrece al pais, haciendo harto penible la posicion del Gobierno. Plegue al cielo que la época de aparicion de los nuevos aranceles sea el principio de un verdadero orden en este interesantísimo ramo de la pública felicidad, y que bajo su benéfico influjo prosperen á la vez todas las fuentes de nuestra riqueza.

### **ALGODONES MANUFACTURADOS.**

En las cuestiones á que ha dado lugar el fomento de esta gran parte de nuestra industria, todos los argumentos de las escuelas opuestas económicas se hallan adoptados ya; todas las clases y todos los individuos tienen formada su opinion, segun sus diferentes creencias, preocupaciones ó intereses; y no se diga por eso, que por numerosa que llegue á ser la parte que quiere lo barato con tres luegos, como suele decirse, es la que ve mejor en este debate tan reñido. El Gobierno, empero, que ve las cosas desde la altura de su posicion, que como administrador celoso de los intereses del procomunal calcula que unos pocos años equivalen en la vida de las naciones á unos pocos minutos en la

vida de los individuos; y que así como estos se impondrían cualquier privación momentánea por hacerse de una fortuna independiente, del mismo modo aquellas deben resignarse al sacrificio de pagar sus propios artefactos un poco mas caros en cambio de asegurar en el país la riqueza fabril; el Gobierno, decimos, que sabe lo exacto de aquel dicho político de Filangieri, de que ya no vence el que mas puede, sino el que mas tiene, sabrá no titubear sobre el verdadero partido nacional que mas conviene á la España. El Gobierno tiene otra ventaja sobre los particulares para apreciar bien las cosas. Tiene en su mano medir la distancia que hay desde el punto de que partieron pocos años atras las fábricas de Cataluña hasta la altura á que han llegado, á través de todos los azares y calamidades de la época que felizmente terminó. Por el contrario, la mayor parte de los consumidores de géneros de algodón no ven mas que la distancia que aun tienen que andar nuestras fábricas para llegar al lugar que ocupan las de Francia, y todavía mas para igualar á las de Inglaterra. A los impacientes estas últimas comparaciones los desalientan. Parecen renunciar á la constancia proverbial española, de la que otros, llenos de fe en el porvenir, sacan un recurso inagotable para caminar adelante. No estamos ya en aquellos tiempos en que la emigración de las artes era un fenómeno que solo lo producía, por ejemplo, la revocación del edicto de Nantes con sus 300.000 industriales arrojados de la Francia. En el día la maquinaria lo ha simplificado todo. Una máquina de vapor de mediana potencia, v. g., de treinta caballos, lleva en sí mismo la fuerza de 180 trabajadores, con la ventaja de ser infatigables y asíduos, lo que equivale al duplo, suponiéndoles 12 horas de trabajo al día; además no tiene la autoridad que temer de ellos, ni las coaliciones para que se les suba el jornal, ni sus turbulencias cuando estan parados. Un personal reducidísimo, que á la suma de la fuerza muscular acumulada en la máquina agregue la acción de la fuerza inteligente, basta para dirigir sus movimientos uniformes, como lo harían unos pocos maestros al frente de un taller de los 180 operarios expertos, al par que dóciles. Es verdad que hay que pasar en España por los aprendizages. En esta parte no habla el relacionante en teoría; su experiencia en las herrerías de la Concepción y Constancia le hace emitir su opinión sobre el terreno de hechos consumados. En ambas fábricas, que pueden servir de modelo, no solo para las de hierro, sino para todas las de España, se ha tenido, con efecto, que pagar, además de los crecidos sueldos de los maestros extranjeros, y los

jornales de los que se destinaron para aprendices, tambien la cantidad que interesaban aquellos por enseñar á estos, que no era poco cuando no se les ocultaba que en ello se creaban rivales; pero la perseverancia concluyó por asegurar el resultado á que se aspiraba, y ya hace algunos años que se halla aclimatado en nuestro pais lo que antes se creyera un imposible. La Cataluña, pues, aunque dotada de pocas máquinas buenas todavía, está en el buen camino, y el carácter provincial es el mejor agüero de que llevará su empresa á cabo, bajo un sistema protector, que es la condicion *sine qua non* que ha favorecido en todas partes los desarrollos de la industria manufacturera.

Se alega por algunos, y de muy buena fé, que estando limitadas las fábricas de Cataluña á hilados y tejidos ordinarios, sin que manifiesten tendencia á trabajar las calidades mas finas es inútil á su fomento, y por consiguiente cede en un perjuicio muy gratuito al pais el empeño de sostener la prohibicion de los hilados y tejidos finos. El exponente se adheriría á este término medio, á este plan de transaccion entre productores y consumidores, si se pudiese descansar mas en el saber de nuestra administracion aduanera y hasta en su querer, y si en fin, una voz mas elevada, cual es la del pais, no se alzase para moderar la impaciencia de los últimos. Ahi están, nos dice los resultados de la real orden de 28 de noviembre de 1827, que permitió la entrada de los hilados de algodón de núm. 81 para arriba, la comision creada por la real orden de 17 de abril último los detalla en su dictámen desde el párrafo 166; y con efecto, al lado de la disposicion mejor calculada en el bufete nacen mil abusos de ejecucion que la hacen perjudicial, y pues que estos hechos están al alcance de todos, resignémonos á sostener la actual legislacion fiscal sobre hilados y tejidos de algodón, evitando para lo sucesivo que un miserable número puesto por el fabricante extranjero á su antojo, sea sin mas comprobacion el pasavante de los hilos de algodón hasta el número 80 en perjuicio del pais.

La admision de los tejidos con mezcla de algodón puede convertirse en otro ataque embozado hecho á nuestra industria. La comision consultiva nada dejó por decir desde el núm. 273 al 297 de su informe, pero al llegar al párrafo 299 se percibe un vacío que importa deje de existir. ¿Se ha fijado acaso la proporcion de la mezcla de algodón en los tejidos de seda, hilo y lana? ¿Hay alguna seguridad de que lo accesorio no se presente como parte principal, siguiendo la industria extranjera tan fecunda en sus caprichos? Punto sería este digno del estudio de personas dota-

das de conocimientos especiales, si hemos de precaver á nuestras fábricas de una irrupcion que las destruya.

### BACALAO.

Este renglon de comercio, cuya principal procedencia es de la Isla de Terranova, por la gran pesca que se hace en el banco del mismo nombre y en el golfo de San Lorenzo, debería haber ocupado un lugar en el arancel de importacion de América. Parecen destinados aquellos parages á dar lugar á distracciones sobre geografía, cuando en el art. 377 del código de comercio de Francia se les vé clasificados aparte de las Indias occidentales. Sabido es tambien que hay bacalao de las pescas sobre las costas de Escocia, la Islandia y la Noruega, y en este sentido se halla dicho artículo en su lugar en el arancel de importacion de Europa, nombre que cuadraría mejor que el «de importacion del extranjero,» adoptado por las juntas. De esta doble procedencia del bacalao, confundidas en una hasta ahora, como igualmente se nota en el renglon de duelas, se sigue naturalmente la necesidad de reparar el error geográfico, y de hacer en este pescadío la aplicacion de los principios económicos que rigen distintamente á las procedencias de América y Europa. De todos modos es menester no perder de vista que el bacalao es gran rival, ora de nuestra riqueza pecuniaria y agricola en el menos consumo de carnes frescas y saladas, ora de nuestra pesquería en fresco y de las almadrabas que tenemos de atun, bonito y sardina, con todos los intereses ligados á ellas, ya del fisco en el consumo de nuestras sales, ya de las diferentes industrias que se agrupan en derredor de la profesion marina, ya en fin de la marina militar, cuyo plantel fomentan en las pesquerías todos los gobiernos que las poseen. Bajo este punto de vista debe resultar en perjuicio del pais la gran baja que propone la junta revisora en los números 169 al 172 de su proyecto de arancel, comparada con el bien calculado derecho que estableció la real orden de 14 de enero de 1830. Pero si se debiese hacer alguna innovacion, parecería menos expuesto á aquellos inconvenientes el fijar para la navegacion directa española desde las pesqueras, sobre el aforo de 120 rs. vn. el quintal, el derecho de 25 por ciento y el tercio de consumo, que haciendo 40 rs. vn., pagaría 6 reales vn. menos que á lo que hoy ascienden sus impuestos, incluidas puertas. La bandera extraña, y asimilada á ella el pabellon nacional en sus viages de puntos que no fuesen de origen, segun el sistema propuesto por el exponente, po-

drian devengar la mitad mas del 25 por ciento que con el tercio de consumo se elevaría á 55 rs. vn., y serian 3 reales vn. menos de lo que satisfacen los buques extranjeros en la actualidad, con la adición de puertas. Por último, si fuese necesario ofrecer todos estos intereses en holocausto ante un principio político ú económico que no alcanza el que habla, no dejaría por eso de merecer tomarse en cuenta la diferencia que está indicada para los derechos entre sí, segun fuese la procedencia del bacalao.

Habida consideracion á la mayor importancia del comercio de América, debieran fomentarse mas los viajes de nuestros buques á Terranova que á la Noruega, y de esto se deduce que el favor en los derechos debe recaer en las procedencias de aquella parte de las colonias inglesas. En este acto, si bien de justicia, se presentaría la ocasion de que el gobierno británico fuese invitado á admitir en Terranova las producciones de la Península en pabellon español, como sucede con las de nuestras posesiones de Cuba y Puerto-Rico, y era de esperar que las gestiones al efecto tuviesen un feliz resultado. Acordado una vez el derecho en pabellon nacional desde aquella parte en el norte de América en derechura, quedaria que fijar el tanto de proteccion, ó sea el aumento que habria de tener la importacion por la bandera extraña, que sería uno mismo en el sistema del relacionante, cuando la española introdujese el pescado desde otros puertos que el de origen, llámense intermedios ó de depósito. Restaría, por último, establecer un derecho sobre el bacalao de pesca de Europa traido directamente en nuestros buques, el que debería ser mayor que para las procedencias de Terranova, lo que resultando indiferente al bacalao de Escocia, porque no se consume en la Península, alcanzaria tan solo al de Noruega, pais que, á la excepcion de las sales, apenas es consumidor de nuestros productos. La diferencia luego de la bandera ó sobre la importacion indirecta en el pabellon español debería presentarse igual á lo que se adoptase para América, y se tocarian así ventajas sobre lo propuesto por la junta revisora, que fue combatido extensamente por la consultativa desde el núm. 72 al 85 de su dictámen. La bandera española volvería á ser casi única á cargar de bacalao en los puntos de origen.

### **BOTELLAS** [*vidrios huecos.*]

Aceptando esta prohibicion en la parte destinada á

nuestros consumos domésticos, por admitir de buena fé que las tres únicas fábricas que posee el pais en Cartagena, Cádiz y la Coruña, serán adecuadas á la demanda, forzoso es, sin embargo, combatir algunos errores del arancel vigente que parecen haberse escapado al estudio analítico de la junta revisora, cuando se ven reproducidos en su proyecto.

Continuará, segun él, prohibida la introduccion del extranjero de las botellas de vidrio vacías, pero serán admitidas llenas de aceite, cerveza, sidra y licores, y como de estos líquidos tenemos cópia en España, no es la necesidad de aquellos productos la que pudo haber echado un velo momentáneamente sobre la prohibicion de su vasija. Pero aun es mas difícil explicar lo dispuesto acerca de la exclusion de otros envases en que pudieran venir la cerveza, sidra y licores. Estas bebidas, que parecen debieron estar prohibidas en botellas, y permitidas en barriles, pues que vacíos estos se hallan admitidos á comercio, se encuentran en la posicion anómala de que solo se podrá hacer su importacion viniendo la cerveza, sidra y licores en la vasija prohibida, como son las botellas de vidrio, y si fuesen expedidos aquellos líquidos del extranjero en barriles, se encuentran ya en la categoría de lo que no tiene entrada en el reino. Fuerza es convenir que las juntas no han querido autorizar tal cosa, y que ahora es llegada la ocasion de que presenten mas uniformes entre sí los nuevos aranceles.

El que habla rogará respetuosamente á V. E. se sirva para ello proponer á las Córtes la admision de las botellas de vidrio extranjeras con un derecho tal, que queden inhabilitadas de competir con las de fabricacion propia. En esta forma las vacías solo resultarán admisibles en el depósito general para las órdenes de vinos y aceites, siendo entonces indiferente su destino para puntos de Europa ó América, pues alzada la prohibicion deja de ser aplicable en esta parte á las botellas vacías la real orden de 25 de setiembre de 1828. Resta al comercio pedir de consuno le sea acordado constituir los depósitos de botellas de vidrio vacías en los mismos almacenes donde se hallen los líquidos que trate de exportar, bajo todas aquellas precauciones que se crean necesarias. De otra manera es fuera de toda posibilidad que se dé un nuevo ensanche á la extraccion de nuestros vinos y aceites, pues ejemplares hay de haber tenido el exponente que enviar sus vinos á Marsella y Génova para hacer allí el embotellado, y volverlos á traer ya en cajas á este depósito con destino á América, dejando entre los extranjeros

el costo de las cajas vacías y toda la mano de obra inherente á la faena.

La otra anomalía de prohibirse los barriles llenos de cerveza, y de que tengan entrada los vacíos, reclama tambien un término. Las juntas no han podido tener la intencion de adoptar unas medias medidas que no se sabe á lo que tienden, pues no excluyéndose de nuestras importaciones ni la cerveza ni los barriles, es difícil atinar el motivo porque su reunion se haya anatematizado.

### DEPOSITOS.

Aumentada la suma de nuestras exportaciones, ya por el fomento de la agricultura, ya por la estension que debe tomar la industria fabril, se sigue en ilacion forzosa que nuestras permutas con los países frecuentados por nuestro comercio nos han de proporcionar en sus productos un importe equivalente á dicho mayor valor, que debe hacerse sentir tanto mas cuanto que nuestras necesidades habrán de ir á menos, bastándose el país á si propio en muchos sentidos. Esta posicion es la que dió motivo al sistema de depósitos y tránsitos entre las naciones que mas se han señalado en el fomento de su industria, porque al par que compraban fuera lo que no les era dado consumir en su propia casa por el arancel protector que la regia, fue muy natural que buscasen un plan por el que pudiesen vender para otros países tales excedentes. Al ministro Colbert, celoso promotor de la industria, le debió la Francia en 1664 el beneficio de esta combinacion, cuyo movimiento anual excede ya de seiscientos millones de francos, y si aquel reino recuerda con gratitud al autor de tamañas mejoras, la España no desdeñará reconocer en la administracion francesa un modelo digno de que lo copiemos al tener que entrar en el mismo camino de desarrollo de la industria, con todas sus consecuencias.

Tuvieron principio entre nosotros los puertos de depósito por una real resolucion de 23 de enero de 1818, y por el real decreto de 30 de marzo siguiente, pero la fatalidad de la especie humana hizo que las disposiciones que este último contuvo no correspondiesen á las miras de su esclarecido autor. Menester es confesar tambien que la misma Francia no llegó á perfeccionar esta parte de su legislacion económica hasta algunos años despues, esto es, en 1831 y 1832. El defecto mayor de aquella disposicion tan benéfica estuvo en el excesivo derecho de 2 por ciento de depósito que se impuso por el artículo 4.º; este fue su suicidio. Pro-

púsose en esto cubrir los gastos de almacenages y empleados; pero nada prueba mejor lo exagerado del tal presupuesto que la reduccion á la mitad, para los depósitos llamados de grande capacidad en Puerto-Rico y la Habana, que mandó cobrar el artículo 8.º del reglamento anejo al arancel de América de 21 de febrero de 1828. Y es de observar que si en las posesiones de Ultramar donde los arrendamientos de locales, y lo mismo los sueldos, son mucho mas caros que en la Península se ha conseguido el objeto de la ley con el uno por ciento, no correspondería en buena proporcion pagar en España mas que medio por ciento, y sin embargo han continuado gravados sus depósitos con el tres tanto, que ha sido el medio mas seguro de que no se hayan cubierto los gastos del establecimiento. Mala política fue la de aspirar á tener unos mercados en cierto modo francos segun los apellida el ingreso del real decreto de 30 de marzo de 1818, desnivelando á renglon seguido con un dos por ciento los precios de los artículos que los habian de alimentar, pues es claro que ínterin en Francia no se gravan los depósitos con mas de 15 céntimos por cada 100 francos de valor, ó lo que es lo mismo, con un medio por mil [quedando la eleccion y pago de almacenes á cargo del comerciante], nadie casi ha podido venir á España en busca de un vendedor que tiene que pedir por sus efectos  $1\frac{8}{100}$  por ciento mas caro. Ni mejor fue el cálculo que estableció nuestro tipo. Si el gobierno se propuso ganar, haciéndose operaciones sobre una grande escala, cuyo principio de lucro no se puede admitir en la teoría de los puertos de depósito, se equivocó en contra suya; la nueva escuela en negocios, es de contentarse con muchos pocos en lugar de aspirar á pocos muchos.

Tenga V. E. á bien desestimar todo el art. 64 del proyecto de ley, y reducir el actual derecho de depósito á la mitad del que se estableció para nuestras Antillas por el artículo 8.º del reglamento de 21 de febrero de 1828, y ganarán en ello todos los ramos de la riqueza pública que viven del movimiento, ganando el gobierno tambien en el mismo aumento de las fortunas. Pero como, «no es justa la exaccion del derecho de depósito á un género que no entra en él,» segun se sirvió declarar en un caso del que relaciona la real orden de 23 de marzo de 1834 comunicada por la direccion general de aduanas en 26 del mismo mes, V. E. se dignará mandar que bajo tales circunstancias no ha lugar á la exaccion, reembarcándose precisamente los efectos desde el muelle. Toda economía de gastos es poca cuando hemos de alternar con los extranjeros en las ven-

tas para fuera del país de todo lo que los consumos de este tienen que ser menores que los retornos de nuestras exportaciones.

### TEGIDOS DE CAÑAMO Y LINO.

El sistema de adeudo por clases propuesto para el nuevo arancel, según el número de hilos de dichas ropas, si bien en abstracto lo cree el exponente lo mejor, le parece que su adopción puede tacharse de algo prematura. Otra cosa será cuando hayamos llegado á tener una administración severamente exacta, fruto de una serie de años de estudio práctico y de buena voluntad de parte de los empleados de aduanas, lo que debe ser simultáneo de acordárseles por parte de gobierno, estabilidad y remuneración.

Hasta aquí el relacionante ha tenido el honor de patentizar á V. E. con mas candor que lujo de palabras cuales sean sus creencias y hasta sus deseos con motivo del próximo establecimiento del nuevo arancel de aduanas. Si esta reverente exposición se hubiese de extender mas, se habría hecho harto molesta. Aun así presentará anchuroso campo á la impugnación.

La acometerán unos contra la profesión de imparcialidad hecha al principio por el que habla. Los que elijan este terreno, descubren su propio flanco. Las declamaciones sin hechos que las apoyen no desvirtuarán argumento alguno.

Vendrán otros con fastuosa ostentación de principios económicos importados del extranjero. No parecerá á estos tachable el testimonio que les opondremos de Mr. Canning en su publicación de 1822 sobre el estado de Inglaterra, al tratar de los que habían sostenido allí la adopción general de todas las teorías de Smith y de Hugot. « Si las comisiones del seno del Parlamento, dice, no han tenido » en muchos casos otro resultado que las publicaciones de » un largo dictámen, es menester sin duda hallar la causa » en la dificultad de las materias y en la enorme distancia » que hay siempre entre la teoría y la ejecución, ó en otra » forma, entre dos planes de navegación trazados sábiamente en tierra y aquellas maniobras prácticas adquiridas » únicamente por la experiencia de la mar y de los vientos. » Todavía no desmayará esta línea de nuestros adversarios. Pues digámosles, que el ahinco que manifiestan nos revela bastante lo que piensan acerca de la previsión de David Hume, amigo de Smith, cuando dijo que las fábricas emigran de los países que han enriquecido, y en que han hecho subir por consiguiente los artículos de subsis-

tencia, para venir á fijar su morada en aquel suelo en donde viviéndose mas barato es tanto mas equitativa la mano de obra. Si de este pronóstico aplicado á nosotros hay quien se alarme, tambien hay quien espere, y á cada Gobierno toca obrar por lo mejor de los intereses del pais, á cuyos destinos preside, aun los mas distantes. Ni aun asi enmudecerán los apóstoles de la libertad comercial, disfrazados con la máscara de los bajos derechos, única moneda que pueden hacer pasar por ahora á los menos precabidos. Contestémosles al fin, que cuando el malogrado Mr. Huskisson presentaba en mayo de 1826 ante la cámara de los Comunes varias modificaciones al arancel de aduanas, no tuvo reparo en declarar que las presentaba con confianza, porque el miedo habia huido ya de las fábricas inglesas para trasladarse á las de Francia, y porque aquellas tenian la conviccion de su propia superioridad en todos los ramos, á escepcion del de sederías, que por lo mismo trató de proteger el citado ministro con un derecho de 30 por ciento. Un poco mas adelante dijo, que para probar ante su pais que su mayor empeño se cifraba en conservar suficientemente protegida la industria inglesa, proponia se sustituyese el derecho de 7 shilines por quintal de botellas vacías, que equivale á un ciento por ciento de su valor. ¡Qué digan ahora nuestros antagonistas lo que harian un Canning y un Huskisson puestos en el lugar que ocupa V. E!

Se presentará en seguida una nueva línea de combatientes, tanto mas digna de nuestra consideracion quanto sus creencias son de buena fé. ¡Pero á que escollos no nos quieren llevar ciertas afecciones de provincialismo! D desnudándonos de ellas, seamos solo españoles, y aspiremos todos reunidos á acrecentar nuestra industria manufacturera, la mejor tabla de salvacion que nos ha quedado despues del naufragio de nuestras Américas. El debate está empeñado entre las minas de carbon de Asturias y las fábricas que ya necesitan de este combustible, con mas las que deben aumentarse si un espíritu anti-nacional no paraliza el movimiento. Todo está reasumido en una cuestion de mera preeminencia. ¿Y cómo resolverla sin recurrir á los guarismos? Pues bien; si la poblacion ocupada en aquella tan informe extraccion del carbon mineral, y en la desorganizada conduccion á los embarcaderos se compara con los brazos alimentados por las fábricas, en que el vapor es ya, ó debe ser el agente, y con los empleados en ferrerías, fundiciones de metales y almonas de jabon, los números en su inflexible justicia fallan á favor de la fabricacion en nombre del interés procomunal, que es la auto-

ridad suprema. Si se examinan los capitales entre que se versa esta querrela, si se consideran los valores creados, ¿se atreverán las minas á sostener la comparacion? Trayendo á cuenta la hoja de servicios de cada una de las partes que se hacen esta pequeña guerra, ¿qué méritos han contraido las minas en los años que lleva de existencia la ferrería de la Constancia, cuya aparicion entre sus consumidores debió haber sido saludada con entusiasmo, y haber hecho redoblar de esfuerzos á los asturianos? Contesten los guarismos fijados en el lugar destinado á las minas en esta exposicion. No parece sino que aquellos naturales se han adormecido contando con el número, ó mas bien con la calidad de sus padrinos. Ahora que se agita de nuevo la cuestion y que los establecimientos de hilados y tegidos, las ferrerías, las fábricas de plomos y las fundiciones de metales argentíferos van á tomar un alto vuelo, querian los mineros la segunda edicion de aquella voz terrible que condenó ciertas colonias á perecer antes que pereziese un principio; que se dijese en fin, perezcan las fábricas antes que menoscabarse el sistema de ultra-proteccion de las minas de Asturias. ¿Y en ello no ven su suicidio? Pero se equivocarán sin duda en sus deseos. Los que son defensores de las minas de carbon por solo el espíritu de provincialismo, son defensores de buena fé, y el influjo que ellos ejerzan no volverá á emplearse en una cuestion antinacional en el hecho de servir de rémora á la riqueza del pais. Estos abogados de las minas de carbon no se proponen seguir una causa desesperada como la de empeñarse en que, aun con el producto máximo de 260.000 quintales anuales se alimenten las fábricas del reino, de las que por la sola parte del relacionante se necesitan al año 671.150 quintales, segun se demuestra por el presupuesto que tiene el honor de elevar á manos de V. E. con el número 6. Por contra, admitan los asturianos el consejo que les dió el Gobierno al final de la real órden de 4 de agosto de 1837, observen tambien por el Moniteur Industrial de 20 de diciembre último la esperanza que principia á animar ya á los habitantes de Bayona, Burdeos y á todos los de los departamentos del golfo de Gascoña al primer anuncio de un porvenir en que podrán surtirse de nuestros carbones de Gijon, en lugar de recibirlos como hasta ahora de Inglaterra ó de la Bélgica, y verán alli el modo seguro de hacer valer su riqueza, estéril hasta ahora, no aislándola de la fabricacion, ni menos declarándose su enemiga, antes bien considerando solidarias ambas fortunas, y sin echar jamás en olvido lo dicho por el ingeniero Ezquerria, de que «el

creer que la ulla por sí sola constituye riqueza es un error craso.» No queramos ver á nuestros rivales gozarse de estas pequeñas rencillas que retardan nuestra emancipacion. Ocupados en ellas se pasa el tiempo que deberíamos utilizar en crear valores, y siempre queda en pie el argumento extranjero de que fabricamos caro, y que en valde es pensemos en dejar de ser compradores de sus artefactos. Pidan caminos los asturianos; la voz de la industria manufacturera será con ellos, no menos que la de todo buen patricio. No mas penas de Tántalo para las fábricas, á las que un interés que se desconoce á sí mismo parece condenar á mostrarles lo que no les puede dar todavía; esto es, el abasto de carbon mineral indispensable á vivificar nuestra industria.

Por último, se descubrirá toda la falange enemiga de nuestras fábricas de algodones de Cataluña exclamando sin cansarse. ¡Prohibiciones en nuestros dias! Y les daremos por toda respuesta la que obtuvo de M. St. Crig, director de las aduanas de Francia, cierta gestion del embajador británico, inclinando á algunas concesiones en los aranceles por vía de reciprocidad de haber terminado en Inglaterra en julio de 1826 las antiguas prohibiciones de sederías y guantes. «El sistema adoptado por la Gran Bretaña, »repuso M. de St. Crig, es un admirable artificio, pues »que sabe no dejar en peligro ni una sola de sus fábricas. »Cuando nosotros estemos tan adelantados en las nuestras, »nos mostraremos á la misma altura de su liberalismo, pero »hasta entonces la Francia permanecerá adherida á su sistema prohibitivo.»

En economía política Excmo. Sr., el año 1841, no es una misma cosa para todas las naciones, así como en el sistema de nuestro globo no dejan de estar invertidas las estaciones para los países separados por la equinoccial, ni son unas mismas las horas relativamente á los puntos situados en diferentes longitudes. En el órden físico, como en el moral, todo se reasume en las posiciones que se ocupan. La de España hoy es de necesitar ser fabricante, cuyos primeros pasos ha sabido dar con maestría y con un valor digno de la mejor suerte: para objeto tan eminentemente nacional reclama la libertad, ó en su defecto el minimum de impuestos sobre las primeras materias, y el máximum de un sistema protector para los artículos manufacturados. La España finalmente ha menester igresos para empresas mil que deben ejercer un benéfico influjo sobre su industria manufacturera, y sin embargo, hay oposicion á la subida de ciertos derechos de aduanas. En este estado, nin-

guna popularidad aguarda á quien denuncie un mal en la lenidad con que son tratados algunos artículos de nuestras importaciones, pero en el que habla todo cede ante la propia convicción, aunque aventure á encontrarse solo en esta nueva arena. Pudiéramos volver la vista á las primeras naciones de Europa y seguir su ejemplo. En sus aranceles hallaremos un fuerte derecho sobre algunos artículos de un consumo general, nocivos los unos, como la pimienta y demas especerías, mas inocentes otros, como los azúcares y cafés, y hasta algunos de primera necesidad, como los cueros, siendo de notar que los gobiernos que tienen monopolizado el comercio de sus colonias, gravan la importacion en la metrópoli de sus cafés y azúcares mas que la España, cuyas Antillas trafican con el extranjero directamente. Entre nosotros cualquier recargo de esta especie podria redundar en beneficio de nuestra industria, aplicando su producto, por ejemplo, á construir caminos desde las minas de Asturias hasta los embarcaderos; por el contrario, toda economía para el consumidor que continúe privando al pais con que esté identificado de los medios de comunicacion, es una calamidad verdadera.

El relacionante, Excmo. Sr., al proponerse concluir se ha visto llevado asi por su propio convencimiento á un terreno que antes no habia pisado. Disimúleselo V. E. en gracia á su buen deseo, y quiera el cielo que luzca pronto el dia de tener la España un sistema homogéneo y completo de aranceles, al par que de acrecer con ellos sus entradas en el tesoro, aunque solo fuese debido á cobrarse los derechos de consumo al pie de fardo, en lugar de su actual viciosa recaudacion. Entonces las ingratas tareas de todo ministro de Hacienda se verán ya dulcificadas en V. E., por el bien que bajo su administracion vá á reportar el pais.

Málaga 9 de marzo de 1841.

*Excmo. Sr.*

The first part of the paper is devoted to a general  
 consideration of the subject. It is shown that the  
 theory of the subject is not yet fully developed,  
 and that there is a need for further research.  
 The second part of the paper is devoted to a  
 detailed examination of the subject. It is shown  
 that the theory of the subject is not yet fully  
 developed, and that there is a need for further  
 research. The third part of the paper is devoted  
 to a detailed examination of the subject. It is  
 shown that the theory of the subject is not yet  
 fully developed, and that there is a need for  
 further research. The fourth part of the paper  
 is devoted to a detailed examination of the  
 subject. It is shown that the theory of the  
 subject is not yet fully developed, and that  
 there is a need for further research.

The fifth part of the paper is devoted to a  
 detailed examination of the subject. It is shown  
 that the theory of the subject is not yet fully  
 developed, and that there is a need for further  
 research. The sixth part of the paper is devoted  
 to a detailed examination of the subject. It is  
 shown that the theory of the subject is not yet  
 fully developed, and that there is a need for  
 further research. The seventh part of the paper  
 is devoted to a detailed examination of the  
 subject. It is shown that the theory of the  
 subject is not yet fully developed, and that  
 there is a need for further research.

The eighth part of the paper is devoted to a  
 detailed examination of the subject. It is shown  
 that the theory of the subject is not yet fully  
 developed, and that there is a need for further  
 research. The ninth part of the paper is devoted  
 to a detailed examination of the subject. It is  
 shown that the theory of the subject is not yet  
 fully developed, and that there is a need for  
 further research. The tenth part of the paper  
 is devoted to a detailed examination of the  
 subject. It is shown that the theory of the  
 subject is not yet fully developed, and that  
 there is a need for further research.

## NÚMERO 1.

*Factura de 1.000 quintales carbon de Langreo, formada sobre los datos de mayor partida, comprada en 1838 por D. José Smith, ingeniero de la ferrería de la Constan-  
cia, y expedidos de Gijon para Málaga con todos sus gastos hasta este último puerto.*

Rs. DE VN.

1.000 quintales carbon de Sama á precio medio entre 6 y 8 mrs., esto es, á 7 mrs. la arroba. . . .	823 18
--	--------

## GASTOS EN GIJON.

Conduccion desde las minas al pre- cio medio entre 5 y 6 cuartos la arroba; sea á 5 1/2 cuartos la ar- roba. . . . .	2.588 8	
Por uso de la plancha para cargar. .	8	
Habilitacion de bandera extranjera sobre el aforo de 3 rs. vn. á 6 por ciento. . . . .	180	
Acopiador á 4 mrs. quintal. . . . .	117 22	
Por comision á 6. . . . .	176 16	3.070 12

## GASTOS HASTA MALAGA.

Seguro marítimo sobre rs. vn. 3.900 al premio de 1 por ciento. . . .	39	
Flete á Málaga á 15 francos por to- nelada de 1.100 kilogramos y al cambio de 80 sueldos por 15 rs. vn.	2.352 9	2.391 9
		<u>6.285 5</u>

Málaga 9 de marzo de 1841.

## NÚMERO 2.

*Presupuesto de lo que habria costado la factura núm. 1.º de 1.000 quintales carbon de Langreo, si su conduccion de las minas á Gijon se hiciese como en los paises que abundan en este combustible.*

Rs. DE VN.

1.000 quintales de carbon en las minas de Sama al precio medio entre 6 y 8 mrs. la arroba, esto es, á 7 mrs. la arroba. . . . .	823 18
---	--------

### GASTOS EN GIJON.

Conduccion desde las minas, suponiéndola por camino de hierro, á 3 mrs. por quintal cada legua de 20.000 pies, de las que hay por el camino mas largo. . .	
Desde el puente de Turiellos [Langreo] hasta unir con la carretera de Gijon en los de Sinzales, varas. . . . .	29.011
Desde los caños á Gijon una legua. . . . .	6.666 $\frac{2}{3}$
varas	<u>35.677 <math>\frac{2}{3}</math></u>

Son leguas 5 y 35 céntimos á 3 maravedises quintal, rs. vn. . . . .	472 2
Por uso de la plancha para cargar. . . . .	8
Habilitacion de bandera extranjera sobre el aforo de 3 rs. vn. á 6 por ciento. . . . .	180
Copiador á 4 mrs. quintal. . . . .	117 22
Comision á 6. . . . .	176 16
	<u>954 6</u>

### GASTOS HASTA MALAGA.

Seguro marítimo sobre rs. vn. 1.800 al premio de 1 por ciento rs. vn. . . . .	18
Flete á Málaga á 15 francos por la tonelada de 1.100 kilogramos y al cambio de 80 sueldos por 15 rs. vn. . . . .	2.352 9
	<u>2.370 9</u>
	<u>4.147 33</u>

NOTA. Se ha tomado por tipo para la conduccion del

carbon por camino de hierro el precio que concedió el gobierno francés á la empresa del camino de hierro de St. Etienne á Lyon, que fue de 9 1/2 centésimos la tonelada de 1.000 kilogramos por cada 1.000 metros [unas 1.197 1/2 varas]. A dicho respecto sale cada legua de España de 20.000 pies, á 3 mrs. el quintal castellano, en cuya forma circulan por el camino de St. Etienne á Lyon 500.000 toneladas anuales, principalmente de carbon de piedra, que equivalen á 10.869.565 quintales castellanos.

Si se hubiesen adoptado por punto de comparacion el costo del transporte del combustible en Inglaterra por el camino de hierro conocido por el nombre de «Midland-counties-railway» que es de medio penique la tonelada de 2.240 libras por cada milla [unas 1.900 varas], resultaria por cada legua de 20.000 pies á un maravedí el quintal castellano.

Málaga 9 de marzo de 1841.

## NÚMERO 3.

*Factura simulada de 1.000 quintales carbon de piedra expedidos de Newcastle para la ferrería de la Constancia, en Málaga, puestos ya en este último puerto.*

## LIBRAS ESTERLINAS.

Toneladas 45, 6 1/2 quintales á 15 shilines. . . . .	24 18 7
--	---------

## GASTOS EN NEWCASTLE.

Seguro sobre libras 25 á 1 por ciento libras. . . . .	6 3
Poliza. . . . .	2 9
Derechos, papeles de aduana, timbres y conocimientos. . . . .	19 10
Certificaciones consulares y ajencia. . . . .	18 2 6 10
	<hr/>
	27 5 5
Comision, 2 1/2 por ciento. . . . .	» 13 7
	<hr/>
Libras. . . . .	27 19

## GASTOS HASTA MALAGA.

Flete por término medio á 17 shilines la tonelada. . . . .	38 10 6
	<hr/>
Total libras esterlinas. . . . .	66 9 6
	<hr/>
Al cambio de 38 peniques por 15 rs. vn. . . . .	6.297 21 mrs.

Málaga 9 de marzo de 1841.

## NÚMERO 4.

INSPECCION DE MINAS  
DEL DISTRITO  
DE ASTURIAS Y GALICIA.

---

RIVADEO 28 de octubre de 1840.

*Sr. D. Tomás Velasco.—Gijón.*

Muy Sr. mio: Acabo de regresar de un viaje por las cuatro provincias de Galicia en desempeño de mi destino, y entre la correspondencia reunida en mi oficina hallo su apreciable del 16, preguntándome por la existencia del combustible mineral llamado Antrácita. En su contestacion debo manistar á V. que hasta el dia no he hallado dicho mineral en el distrito de mi cargo, ni tengo noticia alguna de que se encuentre en cantidad aprovechable en este pais; tampoco tengo muchas esperanzas de que en adelante se descubra en estas provincias boreales de España, que he recorrido en todas direcciones; pero si tal descubrimiento se hiciere, no dejaré de ponerlo en conocimiento de V. para los fines que V. dice.

La misma pregunta de V. me han dirigido otros varios en estos últimos años en que se ha reconocido el valor de la Antrácita aplicada á la metalúrgia: á todos he dado la misma contestacion que precede.

Con esta ocasion se ofrece á la disposicion de V. afec-tísimo atento S. S. Q. S. M. B.

*Guillermo Schulz.*

MINISTERIO DE HACIENDA

SECRETARIA DE HACIENDA  
EN VIRTUD DE LA LEY

Excmo. Sr. D. Juan V. de...

Sr. D. Juan V. de...

Muy Sr. mio: Acabo de recibir de un viaje por las  
cuatro provincias de Galicia un despacho de un  
y en la correspondencia enviada en un dicho efecto se  
apreciable del Sr. D. Juan V. de... por la existencia del  
comprobable mineral llamado... En su concepto  
con debe manifestar N. por hasta el día no he hallado  
dicho mineral en el distrito de mi cargo, ni tengo noticia  
alguna de que se encuentre en cantidad apreciable en  
este país; tampoco tengo noticias de que en  
ninguna de dichas en estas provincias poseídas de la  
para, que he recorrido en todas direcciones; pero si tal  
descubrimiento se hiciera, no dejaré de poner en con-  
cimiento de V. para los fines que V. desea.

La misma diligencia de V. me ha dirigido otros va-  
rios en estos últimos años en que se le recorrida el re-  
tor de la América española & de las Indias; & todas las  
dado la misma contestación que precede.  
Con esta ocasión se ofrece la diligencia de V. etc.

Yo el Sr. D. Juan V. de...  
En Madrid a... de... de 18...

## NÚMERO 5.

*Sr. administrador de esta aduana.*

La fundicion de San Andrés de esta villa ante V. expone, que conviene á su derecho hacer constar las exportaciones de plomo en planchas que se han verificado por esta aduana para el extranjero en los años de 1835, 1836, 1839, y en lo que va corrido del actual. Por tanto

Suplica á V. se sirva mandar que por la contaduría se expida certificado á continuacion de lo que pide, en lo que recibirá favor. Adra 2 de diciembre de 1840.

*Fundicion de San Andrés.*

*Adra 3 de diciembre de 1840.*

La intervencion de rentas de esta aduana estampará á continuacion cuanto conste de los libros llevados por ella en los años que expresa la anterior solicitud, del plomo en planchas exportado para el extranjero; y hecho asi la devolverá para su entrega, á la que pide

*Salazar.*

*Don Leon de Zafra, interventor de rentas de Adra.*

Certifico: Que en los libros de la intervencion de mi cargo correspondientes á los años de mil ochocientos treinta y cinco, mil ochocientos treinta y seis, mil ochocientos treinta y nueve, y en lo que va del presente hasta el dia de la fecha, se hallan las exportaciones de plomo en planchas

hechas por diferentes particulares y por la fundicion de San Andrés, á saber, todo para el extranjero.

## AÑO DE 1835.

Meses.	Destinos.	Nombre de los remitentes.	Plan- chas.	Quin- tales.	Li- bras.
Marzo.....	7. S. Petesburgo.	D. Federico Grund.....	100	751	53
Id.....	13. Marsella.....	D. Juan Rein.....	24	208	95
Setiembre..	5. Gibraltar.....	SS. Scholtz herms. y Grund.	4	18	»
Noviembre.	2. Id.....	Id..... Id..... Id.....	2	15	»
Diciembre.	11. Id.....	Id..... Id..... Id.....	15	80	»
			<u>145</u>	<u>1.073</u>	<u>48</u>

## 1836.

Junio.....	13. Gibraltar.....	SS. Scholtz herms. y Grund.	6	55	»
			<u>151</u>	<u>1.131</u>	<u>48</u>

## 1839.

Enero.....	27. Lisboa.....	Fundicion de San Andrés.	224	1.117	»
Marzo.....	30. Marsella.....	Id..... Id.....	213	2.347	»
Mayo.....	22. Liorna.....	Id..... Id.....	50	540	»
Agosto....	18. S. Petesburgo.	Id..... Id.....	387	4.868	»
			<u>1.025</u>	<u>10.003</u>	<u>48</u>

## 1840.

Marzo.....	24. Marsella.....	Fundicion de San Andrés.	180	2.100	»
Id.....	29. Odessa.....	Id..... Id.....	275	2.959	»
Abril.....	24. Marsella.....	Id..... Id.....	180	2.230	»
Agosto....	7. Cronstand....	Id..... Id.....	400	4.980	»
Id.....	18. Id.....	Id..... Id.....	125	1.410	»
Setiembre.	23. Trieste.....	Id..... Id.....	100	810	»
Octubre..	3. Marsella.....	Id..... Id.....	150	1.100	»
			<u>2.435</u>	<u>25.592</u>	<u>48</u>

Ascienden las planchas esportadas por esta Rada, en los años arriba expresados, á dos mil cuatrocientas treinta y cinco, que hacen quintales veinte y cinco mil quinientos noventa y dos con cuarenta y ocho libras. Y para que conste y en virtud de esta solicitud y decreto del caballero administrador de rentas de esta villa, libro la presente en Adra á cuatro de diciembre de mil ochocientos cuarenta.

P. O. D. I.

Ramón Salazar.

## NUMERO 6.

*Presupuesto anual de los carbones minerales que necesita  
D. Manuel Agustin Heredia, de Málaga.*



### PARA LA FERRERIA DE LA CONSTANCIA.

	<i>Quintales.</i>
Destinado á	
2 altos hornos que se alimentarán con antrácita para producir unos 120.000 quintales de hierro colado. . . . .	190.000
16 hornos reverberos de afinacion. . . . .	} 270.000
5 idem idem de refinacion. . . . .	
2 idem idem de moldeado. . . . .	
1 idem cubilote de idem. . . . .	
1 idem reverbero para lo moldeado en cobres y bronces. . . . .	
16 fraguas comunes y de enflejar. . . . .	460.000

### PARA LA FUNDICION DE SAN ANDRES.

Destinado á la máquina de vapor. . . . .	7.200	
A la calcinacion del mineral argentifero en 2 hornos. . . . .	36.000	
A su fundicion en 8 hornos abiertos que consumen en coke. . . . .	69.120	
A la copelacion y conversion del litargirio en plomo. . . . .	10.000	
A la fundicion del plomo comun en 4 hornos. . . . .	82.080	204.400

### PARA LAS ALMONAS DE JABON.

Destinado al trabajo de 6 calderas de hierro colado, y de mampostería otras.	6.750
Total de quintales.	671.150

*Málaga 9 de marzo de 1841.*







